Breslauer  Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 594. Mittag-Ausgabe. Einundsechszigster Jahrgang. — Eduard Trewendt Zeitungs-Verlag. Sonnabend, den 18. December 1880.

Die Commission des Abgeordnetenhauses für das oberschlesische Nothstandsgesetz.

Unser Berliner △-Correspondent schreibt:

Die oberschlesische Nothstands-Commission hat sich heute constituirt. Ueber den Vorsitz in derselben fand eine Stimmzettelwahl statt, da das clerical-conservative Abkommen, den Abg. v. Huene zum Vorsitzenden zu wählen, angefochten wurde. Dazu gab wohl weniger seine Parteistellung" als der Umstand Anlaß, daß er bei der sogenannten Dreigrafenbahn, die außerhalb des Nothstandsbezirks gebaut werden soll, mit seinem Rittergute interessirt ist. Eine Mehrheit von 10 gegen 7 Stimmen wählte ihn dennoch zum Vorsitzenden der Commission. Er bestellte sodann Specialreferenten und den conservativen Abg. Heydebrandt von der Lasa zum Generalreferenten, selbstverständlich unter Billigung der Commission. Die clericale Partei ist auch als solche an dieser Gesetzesvorlage stark interessirt; Oberschlesien ist mehr und mehr bei den Wahlen zum Abgeordnetenhause und noch mehr zum Reichstage eine Domäne des Centrums geworden; dem Centrum muß Alles daran liegen, sich als die hauptsächlichsten materiellen Helfer vor der Oberschlesischen Bevölkerung geriren zu können und zugleich den möglichsten Einfluß der Kirche auf die Schule zu sichern. Darnach ist denn die Wahl der Fraction in die Commission höchst bezeichnend ausgefallen. Das Centrum hat neben dem conservativsten ihrer Führer, neben dem „Freiherrn von Hoiningen, genannt Huene", drei Geistliche (Hermiersch, Conrad, Franz), einen Organisten (Zaruba) und einen Polen in die Commission gesendet. Herr von Huene, als Vorsitzender, und Dr. Franz, der Redacteur der Germania, als Referent über den die Schule betreffenden Theil der Vorlage werden für alle ihre Vorschläge in der Commission die Mehrheit erlangen, da ersterer den Deutschconservativen, die in Oberschlesien wenig Anhang haben, sehr nahe steht, und die der Commission angehörenden Deutschconservativen zur Rechten ihrer Partei zu rechnen sind. Von den Secessionisten gehört von Hönika, Abgeordneter für Ohlau-Brieg, der in dem oberschlesischen, außerhalb des Nothstandsbezirks belegenen Kreise Grottkau ein Rittergut besitzt, vom Fortschritt Virchow und Parisius zur Commission.

Die Lage auf der Balkanhalbinsel.

Unser Berliner #-Correspondent berichtet:

Wie wir hören, wird Herr v. Wattendorf nächstens wieder zurückkehren; er soll auf dem Punkt stehen, seine Stelle im türkischen Finanzministerium aufzugeben und soll er dann, wie es heißt, durch einen deutschen Beamten von niedrigerem Range ersetzt werden. Als Grund des Entschlusses nimmt man an, daß Herr v. Wattendorf mit seinen finanziellen Reformplänen nicht hat durchdringen können. Seine englischen und französischen Vorgänger hatten mehr Glück, sie hatten aber auch den Köder der von ihren Regierungen begünstigten Anleihen, während Deutschland der Türkei keinen solchen Dienst leisten kann.

Auch das ist überraschend, daß sicheren Nachrichten zufolge die neue Wendung in der türkisch-griechischen Frage russischem Einfluß zu danken ist. Beginnt Griechenland jetzt den Krieg, ist das Land, und beginnt es ihn nicht, ist die Dynastie verloren, wie es den Anschein hat, denn eine Revolution würde ausbrechen. Das hat ja auch Komundurus ziemlich unverblümt gesagt. Rußland aber will das Land und die Dynastie des Königs Georg erhalten sehen, und während, wie wir Ihnen schon mitgetheilt, die deutschen, französischen und österreichischen Botschafter in Athen auf Ruhe dringen, hat Rußland die Pforte zur Nachgiebigkeit, zu einem theilweisen Erfüllen der griechischen Forderungen zu stimmen gewußt. Und zwar, wie man dort allgemein sagt, ganz offen dadurch, daß Saïd Pascha durch sehr gewichtige, gut klingende Gründe gewonnen worden. Findet sich doch in all den bitteren russischen Auslassungen gegen die Pforte kein feindseliges Wort gegen Saïd, während dessen Vorgänger, Abeddin Pascha, fortwährend aufs Schärfste angegriffen wurde. In den Gesandtschaften spricht man ganz offen über diese Vorkommnisse.

Das jetzige Arrangement würde aber sehr gelegen kommen, und zwar wohl auch den Griechen, deren sich jetzt eine tiefe Entmuthigung bemächtigt haben soll. Sie sehen sich von Allen verlassen, ihre eigenen Kräfte reichen nicht weit und die türkischen Generäle erklären ganz offen, der Sultan thäte Unrecht, wenn er nicht sofort in Griechenland einrückte, denn die Rüstungen der Hellenen und die leidenschaftliche, aggressive Sprache in den Kammern seien ein hinreichender Grund und könnten selbst als Kriegserklärung betrachtet werden.

Höchst widerwärtig ist in der ganzen Zeit das Verhalten der beiden Regierungen von Bulgarien und Ostrumelien; die meisten Beamten, welche die Geschicke der Nation zu leiten haben, zeichnen sich durch den absoluten Mangel von Geschicklichkeit und Redlichkeit aus. Den ersten Fehler könnte man ihnen vergeben; ihr Geist der Verschlagenheit und Unredlichkeit ist aber so groß und durchdringt so sehr alle ihre Handlungen, daß Europa sehr bald in Betreff der beiden Nationen enttäuscht sein und sie verwerfen wird.

Wären die Türken einer Aenderung, einer Besserung fähig, so würden sie die verlorenen Provinzen wieder nehmen; unglücklicher Weise aber tritt ihr Fanatismus wieder kraß und blaß hervor — fast so arg, wie bei uns jetzt die Judenhetze — und da dürfte Europa doch einmal der Sache überdrüssig werden.

Aber einen Fortschritt haben sie doch gemacht, sie haben jetzt eine Special-Commission, welche die Concessionsgesuche um Ausbeutung von Bergwerken und Wäldern, die Angelegenheiten des Ackerbaues, des Handels und öffentlichen Arbeiten zu prüfen hat. Man kann die Regierung wegen dieser Maßregel nur loben, wenn sie nur auch ehrlich ausgeführt wird.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

30. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. December.

11 Uhr. Am Ministertische Maybach, Friedberg und Commissarien.

Eingegangen ist ein Nachtrag zum Etat (280,000 Mark als preußischer Antheil an den Kosten der festen Rheinbrücke bei Offenbach) und ein Gesetzentwurf, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung.

Der zurückgestellte Titel 6, Capitel 64, der Bauverwaltung (Bauinspectoren) ist von der Budgetcommission darauf hin geprüft worden, ob der im landwirthschaftlichen Etat neu eingestellte Baubeamte nicht hier gespart werden könne; die Commission war nicht dieser Ansicht. Abg. v. Rauchhaupt verlangt bei den öffentlichen Bauten, namentlich auch der Justizverwaltung, größere Einfachheit und Sparsamkeit. Man habe hier neulich die Brutalität der mittelalterlichen Kunst kritisirt, sollte aber die Einfachheit ihres Styls und Materialienersparniß zum Muster nehmen.

Abg. Rickert erklärt sich mit dem Vorredner ganz einverstanden, er möchte ihn indeß bitten, daß er seine Gesinnungsgenossen in der Budgetcommission dann auch dazu bewegen möchte, die Bauanschläge und Erläuterungsberichte etwas genauer anzusehen. Leider sei es ihm (Redner) auch in dieser Session begegnet, daß sein Antrag auf genaue Prüfung des Kostenanschlags abgelehnt sei. Nur auf diesem Wege könne man etwas erreichen. Im Reichstage seien wiederholt nach einer Prüfung der Anschläge erhebliche Abstriche von Ansätzen, die eine luxuriöse Ausstattung bezweckten, vorgenommen.

Abg. v. Rauchhaupt versichert, daß die Conservativen es in Zukunft sehr genau mit den Kostenanschlägen nehmen werden, weil auch sie diese Prüfung als das einzige Mittel, Ersparnisse zu machen, betrachten, worauf der Titel 6 genehmigt wird.

Das Extraordinarium der Justizverwaltung wird darauf genehmigt, nachdem Referent v. Huene ausgeführt hat, daß die Budget-Commission in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung den Rest des Pauschquantums, der zu Neubauten behufs Durchführung der Justiz-Organisation bewilligt sei, vollständig etatisirt habe.

Es folgt der Etat der Eisenbahnverwaltung, zunächst Capitel 10: Einnahmen aus dem Bezirk der Eisenbahndirection zu Berlin.

Referent Abg. v. Tiedemann: Die Berathung dieses Etats ist in diesem Jahre sehr schwierig geworden durch die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung und den Anschluß an das Normalbuchungs-Formular. Ein Vergleich mit dem vorjährigen Etat ist dadurch ausgeschlossen. Doch sind so specielle Nachweisungen der einzelnen Posten gegeben, daß die Budget-Commission den Etat eingehend erörtern konnte. Gegen die Zweckmäßigkeit und Richtigkeit der neuen Organisation sind von keiner Seite Bedenken laut geworden. Die Einnahmen sind veranschlagt auf 351,139,000 Mark, um 7,507,000 Mark höher als im Etatsjahr 1880/81; die Ausgaben auf 200,634,000 M., um 4,297,000 M. höher als im laufenden Jahr; der Ueberschuß auf 150,750,000 M., um 3,409,000 M. höher. Dieses Plus entsteht durch die Eröffnung neuer Strecken und die immer mehr zu Tage tretende Besserung des Verkehrs; ebenso die Mehrausgabe durch die Eröffnung neuer Strecken und die Steigerung der Preise für Materialien, besonders für Eisen, Stahl und Kohlen. In der Commission wurde vor Allem hingewiesen auf die enorme Steigerung des Kohlenverkehrs, besonders in den rheinisch-westfälischen Districten, speciell im Ruhrdistrict, in welchem sie die noch nie dagewesene Höhe von 15,000 Wagenladungen täglich erreicht hat. Sie glaubte daher die Voranschläge der Einnahmen nicht weiter beanstanden zu sollen, während sie zugleich die großen Principienfragen, betreffend die Bauausführungen, den Betrieb, den Erfolg der Verstaatlichung und die Rentabilitätsberechnung, vorläufig von ihrer Discussion ausschloß und dasselbe Verfahren auch dem Hause empfiehlt, da auf die einzelnen Positionen für dieses Jahr ein Einfluß doch nicht mehr ausgeübt werden kann.

Abg. Büchtemann bedauert diese Enthaltsamkeit der Commission umsomehr, als der Etat in diesem Jahre durch die Verstaatlichung undurchsichtiger geworden und ein Vergleich mit früheren Jahren durch den Zutritt der neuen Staatsbahnen und die abweichende Buchführung erschwert ist, die sich mit der der Privatbahnen nichts weniger als deckt. Für dieses Mal ist diese Wirkung natürlich in den Kauf zu nehmen, in Zukunft wird hoffentlich die weitere Specialisirung des Etats eintreten. In der Commission ist mit Rücksicht auf den Beschluß aller Verwaltungen im Deutschen Reich, ein gemeinsames Buchungsformular dem Ausgabe- und Einnahmeetat zu Grunde zu legen, erwogen worden, ob nicht auch der Etat der Staatsbahnen nach demselben Modus herzustellen ist. Die Frage wird bei Berathung der Denkschrift weiter zu verfolgen sein. Zunächst fragt es sich, ob die Erwartungen der Regierung in Betreff der Verstaatlichung, wie sie die Denkschrift ausgesprochen hat, schon jetzt zahlenmäßig nachweisbar in Erfüllung gegangen sind, und ob ein Schluß auf die Besserung der wirthschaftlichen Lage zulässig sei. Der Ueberschuß von 3½ Millionen für 1881/82 erfüllt jene Hoffnungen nur in geringem Grade, wenn ihre Realisirung überhaupt zu erwarten ist. Die Denkschrift, sagte der Abg. Berger etwas euphemistisch, färbt das Staatsbahnsystem schön. Ich glaube überhaupt nicht an die Möglichkeit der Erfüllung der Zusicherungen in Bezug auf die Vereinfachung des Betriebs, und die relativ geringe Erhöhung des Ueberschusses um 3½ Millionen beweist, daß irgend eine wesentliche Aenderung nicht eingetreten ist, zunächst nicht bei den alten Staatsbahnen, obwohl das Netz selbst sich in den letzten Jahren so gewaltig ausgedehnt hat. Den Maßstab für das Urtheil liefert der letzte feststehende Eisenbahnetat von 1879/80.

Der Minister veranschlagt die Mehreinnahmen pro 1879—80 bereits auf 10 Millionen, in diese Ziffer ist aber der Antheil des Staats an einigen Privatbahnen (ca. 2 Millionen) und der Erlös aus der Veräußerung von Materialien und aus höheren Wagenmiethen (ebenfalls ca. 2 Millionen) mit hineingeworfen, so daß in Wirklichkeit nur ein Mehrüberschuß von 6 Millionen, nicht 10, aus der Verwaltung der alten Staatsbahnen bleibt, also etwas mehr als 7000 Mark pro Kilometer, was nicht als eine Erhöhung der Einnahmen betrachtet werden kann. Dabei war das Netz in jenem Jahre um ungefähr 750 Kilometer erweitert worden. In Wirklichkeit bleiben die Einnahmen 1879/80 um ungefähr 13 Millionen hinter dem Etat zurück. In den ersten 7 Monaten des folgenden Jahres hat das alte Staatsbahnnetz nach einer Aeußerung des Ministers in der Commission eine Mehreinnahme von 2,800,000 Mark bei einer Erweiterung um 200 Kilometer. Die Staatsbahnen durchschneiden alle Theile der Monarchie, aber nur bei der Direction in Frankfurt a. M. ist eine Steigerung der Einnahmen hervorgetreten, es kann also von einer Erhöhung der Erwerbsthätigkeit nur als von einer vereinzelten Erscheinung die Rede sein, und es müßte erst eine allgemeine Besserung der wirthschaftlichen Lage eintreten, wenn für das alte Staatsbahnnetz, dessen Einnahmen für das laufende Jahr um 6 Millionen geringer als 1879—80 angenommen sind, die Erwartungen, die die Staatsregierung bei ihrem Etat ausgesprochen hat, sich erfüllen sollen. Etwas anders stellt sich die Sache bei den verstaatlichten Bahnen: da ist allerdings eine Erhöhung der Einnahmen eingetreten, welche denen, die im Eisenbahnwesen Bescheid wissen, bereits am Schluß des Jahres 1879 bekannt war.

Mit der Uebernahme durch den Staat hat sie nichts zu thun, und wenn die früheren Verwaltungen trotz der ihnen bekannten Mehreinnahme sich damals entschlossen haben, ihre Bahnen zu einem relativ niedrigen Zinssatz zu veräußern, so war der Grund im Wesentlichen der, daß statt eines schwankenden Ertrages eine feste Rente angeboten wurde, und, wie hier schon öfter zur Sprache gekommen ist, das Interesse der Börse an dem Course der Actien zu verdienen namentlich maßgebend gewesen ist. Aber der Minister berechnete sich am 13. November unter Hinzunahme der Rheinischen Bahn eine Mehreinnahme von 8,260,000 Mark gegenüber dem früheren Anschlage, die Denkschrift dagegen eine von 5,284,000 Mark unter Abrechnung dessen, was dem Staate auch sonst an Superdividende und Eisenbahn-Abgaben zugeflossen wäre. Auch diese Summe ist nicht ganz zutreffend; denn wenn die verstaatlichten Eisenbahnen solche Mehreinnahmen auf ihrem Conto gehabt hätten, würden sie eine höhere Dividende, Superdividende und Eisenbahnabgabe an den Staat zu zahlen gehabt haben. Indessen ist anzuerkennen, daß zur Zeit die Resultate fiscalisch durchaus günstige sind, und ich am wenigsten werde das bestreiten; für das laufende Jahr ist provisorisch eine Mehreinnahme von circa 7 Millionen angenommen, und eine noch höhere wird definitiv erwartet. Dabei kommt aber in Betracht, daß im Anfang dieses Jahres namentlich die Köln-Mindener und die Rheinische Bahn einen außerordentlichen Verkehr durch den plötzlichen Aufschwung des Verkehrs in Eisen und Kohle gehabt haben. Aber der letzte Monat ergiebt bereits, daß diese Bahnen mit einer Mindereinnahme gegenüber dem Verkehr zu kämpfen gehabt haben. Das Resultat der ersten neun Monate darf also nicht auf das ganze Jahr bezogen werden. Unzweifelhaft wird jeder Verkehrsaufschwung, den wir ja alle erhoffen, die Einnahmen erheblich steigern, und Niemand auf dieser (der linken) Seite des Hauses bestreitet, daß schließlich Mehreinnahmen eintreten können; aber jeder Fachmann weiß, daß sie schwankend sind und zurückgehen können, daß die Ausgaben wesentlich wachsen können, und daß in Folge dessen das Betriebsergebniß ein in hohem Grade unsicheres ist, selbst wenn wir uns in aufsteigender Periode befinden. In den Jahren 1873 und 1874 absorbirte die Erhöhung der Ausgaben einen großen Theil der immense gestiegenen Einnahmen.

Wenn ich also frage, welchen Einfluß die Verstaatlichung der Eisenbahnen auf die Gesammtwirthschaft des Staates gehabt hat, so kann ich allerdings nur aus dem geringen Ueberschuß constatiren, daß die Verbesserungen und Vereinfachungen im Betrieb relativ sehr gering gewesen sind. Die Ausgaben bei der allgemeinen Verwaltung sind selbst bei denjenigen Geschäften, die in erster Linie durch die Verstaatlichung der Bahnen verringert werden sollen, gestiegen, eine Verringerung ist nur bei den sächlichen Kosten eingetreten. Was den Personenverkehr betrifft, so ist zwar in einzelnen Zügen eine Veränderung eingetreten, dieselbe ist aber außerordentlich gering. Für die angebliche Förderung des Localverkehrs will ich nur ein einziges Beispiel aus der Verwaltung, der ich früher nahe stand, anführen: Die frühere Verwaltung hatte für den Verkehr von Brandenburg nach Berlin einen Localzug eingelegt, der dort Morgens um 7¾ Uhr abging und bis Potsdam eine Stunde, bis Berlin 1½ Stunden fuhr. Bei der Gerichtsreorganisation verlor die Stadt Brandenburg ihr Gericht, das nach Potsdam verlegt wurde. Obwohl sich hieraus im verstärkten Maße das Bedürfniß ergab, den Bewohnern von Brandenburg eine bequeme Gelegenheit nach Potsdam zu gewähren, so wurde doch bei der ersten Aenderung des Fahrplanes der erwähnte Localzug beseitigt und die Brandenburger müssen sich nun des Courierzuges bedienen, der bereits 6 Uhr 40 Minuten dort abgeht. Auf wiederholtes Anrängen hat sich die Verwaltung zwar veranlaßt gesehen, dem um 7 Uhr 43 Minuten abgehenden Güterzuge einige Personenwagen anzuhängen; man fährt mit demselben aber nach Potsdam bis 9 Uhr 30 Minuten, also beinahe zwei Stunden. Daß darüber Klage geführt wird, ist natürlich. Sie mögen daraus erkennen, daß die Pflege des Localverkehrs nur eine sehr zweifelhafte Förderung seitens der Staatsverwaltung erfährt. Was das Tarifwesen für den Güterverkehr betrifft, so liegt es auf der Hand, daß bei einer erheblichen Erhöhung der Tarife der Verkehr, bei einer bedeutenden Herabsetzung das finanzielle Interesse des Staates geschädigt wird.

Wir haben deshalb in der Budgetcommission gefragt, ob die Regierung ihre Absichten bezüglich der Reform der Tarife nicht zur Einsicht vorlegen wolle. Sie hat darauf erklärt, daß die Verhandlungen darüber noch nicht abgeschlossen seien, daß indessen nicht beabsichtigt werde, eine wesentliche Reform, sondern nur eine außerordentliche Vereinfachung der Tarife vorzunehmen. Da man sich darüber erst mit dem Finanzminister ins Einvernehmen setzen müsse, so werde es nicht möglich sein, noch in dieser Session dem Landtage von den Absichten der Regierung Kenntniß zu geben. Im Wesentlichen wird sich hiernach wohl die Aufgabe der Staatsverwaltung darauf beschränken, die Differential- und Ausnahmetarife radikal zu beseitigen. Bekanntlich hat sie bereits einen Ausgleichtarif für die Ostbahn herausgegeben, der namentlich wegen der Getreidetarifsätze in Betracht kommt. Wie steht es nun mit diesen Frachtsätzen? Unser gewöhnlicher Frachtsatz beträgt 4,5 Markpfennige pro Tonne und Kilometer; von Eydtkuhnen beträgt derselbe noch heute 3 Pfennige und von Thorn 3,5 Pfennige. Diese Sätze sind gar nicht geändert worden, und es ist mir deshalb unverständlich, wie der landwirthschaftliche Minister behaupten konnte, daß die Landwirthschaft durch die Verstaatlichung in eine wesentlich andere Situation gekommen sei. Die Differentialtarife bleiben überall da, wo es das fiscalische Interesse erfordert, und ich für meine Person stehe auch auf dem Standpunkt, daß sie für das Land nützlich sind. Die Herren von der Rechten sind jedoch anderer Ansicht, und ich möchte sie deshalb darauf aufmerksam machen, daß sie in dieser Hinsicht durch die Verstaatlichung nichts erreicht haben. Ich habe nur auf den Tarif der Ostbahn Bezug genommen, weil derselbe bereits besteht. Wenn die Tarife für den Westen nach denjenigen Grundsätzen umgerechnet werden würden, die für die Ostbahn angenommen sind, so würden die Verhältnisse für die Landwirthschaft nur noch schwieriger werden und insbesondere die hannoversche Landwirthschaft wurde um mindestens 1½ Millionen Mark jährlich geschädigt werden, die [illegible] mehr zu tragen hätte.

Aehnlich liegt die Sache mit den Transporten von den Seehäfen nach Frankfurt a. M. Es sind für diese Transporte überseeischer Rohproducte von jeher billige Tarife gewährt worden, um diese Producte, namentlich Baumwolle nach dem Süden transportiren zu können, wo eine bedeutende Baumwollenindustrie vorhanden ist. Wenn gleichmäßige Tarife angenommen werden sollten, so würden nach meiner Schätzung die Producte um etwa 500,000 Mark vertheuert werden, und um diesen Betrag würde die Industrie belastet zu Gunsten der Gleichmäßigkeit und Stabilität der Tarife. Den möglichen Einnahmeerhöhungen stehen sehr bedeutende Ermäßigungen gegenüber, und diese werden wahrscheinlich gerade so nutzlos sein, wie umgekehrt die Erhöhungen für die Industrie schädlich sind. Solche Ermäßigungen müssen bei Cöln-Minden, Magdeburg-Halberstadt, Potsdam-Magdeburg und der Direction in Frankfurt a. M. eintreten. Sie mögen durch die Erhöhungen ausgeglichen werden, so daß der Fiscus nichts merkt; aber die wirthschaftlichen Folgen der Einheit der Tarife werden schwerwiegend sein. In einem am 1. März 1880 eingeführten Tarif von Hamburg und Bremen nach dem Westen finden Sie noch viel billigere Sätze, als die, welche vielleicht bei der Ostbahn vorkommen könnten. Dieser Tarif ist von früheren Zeiten festgehalten worden, er hat nicht aufgehoben werden können. Derselbe scheint bisher der Aufmerksamkeit der Rechten entgangen zu sein, weil ja das russische Getreide, das über Lübeck nach Hamburg geht, ihn wird mitbenutzen können. Ich will für seine Aufhebung nicht plaidiren, denn ich glaube, daß auch er dem Lande zu Gute kommt, wie alle Differentialtarife für das russische Getreide. Aber die Differenz zwischen dem wirthschaftlichen und dem fiscalischen Interesse liegt überall vor, und wenn die versprochenen Verbesserungen im wirthschaftlichen Interesse das Soll sind, so finden Sie im fiscalischen Haben immer ein großes Deficit.

Ich glaube, daß das auch in Zukunft vollständig so bleiben wird. Wohin ich blicke, überall Zusicherungen in Bezug auf Betrieb und Verkehr; der Minister betont immer wieder, daß die Maßregeln zum Segen des Landes gereichen werden. Aber bis zu ihrer Wirksamkeit ist noch ein weiter Schritt und der Weg über den Fiscus schwächt ihre Wirkung zu Gunsten der wirthschaftlichen Verhältnisse ab. Als der Minister gestern dieselben Versicherungen in Bezug auf das Secundärbahnnetz wiederholte, daß die Verstaatlichung sichtlich zum Segen des Landes gereiche und den Ausbau des Staatsbahnnetzes ermögliche, schenkte die Rechte seinen Worten Beifall; wenn Sie aber die Sache bei Licht besehen, welche Mittel sind es, aus denen das Staatsbahnnetz erweitert wird? Doch nur die Ueberschüsse aus der früheren Privatbahnverwaltung; und wenn Sie dasselbe jetzt aus Staatsmitteln machen wollen, so bleibt nichts anderes übrig, als neue Anleihen aufzunehmen. Ich denke, im Ganzen hätte hier das Privatbahnwesen wieder einmal zum Wohle des Landes gereicht. (Sehr richtig! links.) Der Minister sagt, jetzt würde es möglich sein, Ostpreußen und Nassau mit Secundärbahnen zu bedenken. Warum denn jetzt erst? Was hat die Regierung früher daran gehindert, die seit 20 Jahren die Provinz Preußen mit ihren Bahnen beherrscht? Die Privatbahnen mußten eingreifen, Marienburg-Mlava, ostpreußische Südbahn und die hessische Ludwigsbahn hat ihre Projecte für Nassau nur deshalb nicht zur Ausführung gebracht, weil sie etwas zu viel auf die Hörner genommen. Ueberall sind die Worte etwas höher gegriffen, als die That ihnen folgen kann. Dafür, daß die Verstaatlichung auch bei den Ausgaben mit relativ geringem Erfolge gearbeitet hat, behalte ich mir den Nachweis vor. (Lebhafter Beifall links.)

Abg. v. Zedlitz (Berlin): Die Berathung der Denkschrift wird Gelegenheit geben, des Näheren auf die Ausführungen des Vorredners einzugehen. Eines muß ich aber hervorheben. Er hat vor Allem übersehen, daß die Verstaatlichung nicht sofort finanziell wirksam sein könne; diese Maßnahmen werden erst mit der Länge der Zeit zu ihrer vollen Wirksamkeit gelangen. Wenn jetzt bereits eine Vermehrung der Ueberschüsse um mehr als 3½ Millionen eingetreten ist, so weist die Verstaatlichung doch auf eine wesentliche Verbesserung in den finanziellen Ergebnissen hin. Warum haben die Privatbahnen die im vorigen Jahre bewilligten Secundärbahnen nicht gebaut? In Wirklichkeit hat sich doch erst seit dem Uebergange der Privatbahnen auf den Staat die Möglichkeit des Ausbauens von Secundärbahnen geboten. Die Thatsachen sprechen somit gegen das, was der Vorredner ge-

sagt hat. Ich wollte mich aber jetzt besonders gegen die Gewohnheit erklären, in der Generaldebatte heftige Angriffe gegen einzelne Positionen zu schleudern, die bei einer ordentlichen Prüfung in der Commission sich als unhaltbar herausstellen. Insbesondere gilt dies von der Beurtheilung der Finanzlage des preußischen Staats, die vor 1879 möglichst günstig, hernach aber von der Opposition grau in grau gemalt wurde. Hierzu paßt nun der Eisenbahnetat nicht, der schon im Jahre 1879/80 eine Mehreinnahme von über 10 Millionen aufwies, in dem Halbjahr 1880/81 sogar 18 Mill. Bei seiner ungünstigen Beurtheilung des Jahres 1879/80 hat der Vorredner übersehen, daß jene Bahnen einen großen Theil des Jahres hindurch nicht in Betrieb waren, ferner, daß dieselben meistentheils Meliorationsbahnen waren. Was die angeblich geringere Rentabilität der alten Staatsbahnen gegen die verstaatlichten Bahnen betrifft, so ist nicht zu übersehen, daß jene nicht das ganze Gebiet der Monarchie gleichmäßig umfassen, daß deren Schwerpunkt im Osten liegt, daß hier eine schlechte Ernte gewesen ist. Dagegen liegen die verstaaatlichten Bahnen der Mehrzahl nach im Westen, wo die Industrie ihren Schwerpunkt hat, ein größerer Verkehr vorhanden ist. Daraus, daß der Schwerpunkt der Besserung im Westen liegt, kann man mit Recht den Schluß ziehen, daß Bergwerk, Industrie und alle die Momente des Verkehrslebens, die für die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse entscheidend sind, im Laufe des Jahres sich wesentlich gebessert haben. Die bei der ersten Lesung in die Debatte geschleuderte Bemerkung, daß die Einnahmen viel zu hoch eingestellt seien, hat sich in der Commission als jeder thatsächlichen Bemerkung entbehrend herausgestellt.

Abg. Rickert: Es ist eigenthümlich, daß der Herr Vorredner, der, obwohl er erklärt hat, die allgemeinen Fragen heute nicht berühren zu wollen, mich zu antworten zwingt, uns einen Vorwurf daraus macht, daß wir nicht im Anschluß an die Reden bei der ersten Lesung des Etats Anträge auf Ermäßigung der Einnahmen der Eisenbahnen gestellt haben. Herr von Zedlitz ist doch lange genug im Parlament, um zu wissen, daß es parlamentarischer Usus ist, bei der Veranschlagung der Einnahmen der Staatsregierung die Verantwortung auch dann zu überlassen, wenn man die Unterlagen für die Veranschlagung nicht für richtig hält. Jedenfalls werde man eine solche Veränderung auch in den Ausnahmefällen nur dann vornehmen können, wenn die Staatsregierung nicht widerspreche. Etwas ganz anderes ist es, die einzelnen Veranschlagungen zu prüfen, um ein Gesammtbild der Finanzlage zu erhalten. Derartige Ausführungen sind auf der rechten Seite ebenso oft gemacht, ohne daran Anträge zu knüpfen, als von der linken Seite aus. Das hat mit der Stellung, die die betr. Abgeordneten zu der jeweiligen Regierung einnehmen, nichts zu thun. Was die Erneuerungsfonds anbetrifft, so giebt ja die Regierung selbst in ihrer Berechnung im Etat zu, daß die Erneuerungen thatsächlich um acht Millionen Mark hinter der erforderlichen Rücklage zurückbleiben. (Abg. von Zedlitz: Das hat ja Herr v. Benda gesagt.) Die Budgetcommission hat über den Punkt verhandelt, das scheint Herr v. Zedlitz nicht zu wissen. (Oho! rechts.) Die Herren, die mir zurufen, sind wohl auch bei den Verhandlungen der Commission nicht gewesen. Was die Einnahmeveranschlagung betrifft, so hat darüber eine lange Verhandlung stattgefunden, in welcher von einigen Seiten geltend gemacht wurde, daß die Einnahmen wohl zu hoch veranschlagt wären. Die Monatsübersicht pro October weise einen Rückgang in den Einnahmen auf. Herr v. Zedlitz beruft sich auf die bessere Lage der Bergwerke, der Industrie 2c. In der Commission ist aber allseitig anerkannt, daß die stärkere Kohlenförderung und Kohlentransport noch nicht ohne Weiteres für bessere Industrieverhältnisse spreche.

Die Eisenindustrie sei nur mit 25—30 pCt. der Kohlenförderung betheiligt. Wenn Herr v. Zedlitz selbst wird zugeben müssen, daß auch früher stets eine Kritik der Einnahmeanschläge ohne Stellung von entsprechenden Anträgen stattgefunden hat und zwar auf allen Seiten des Hauses, wozu dann der Vorwurf? Haben wir denn ein Interesse daran, die Lage des Landes schlechter darzustellen, als sie ist? Wenn man dieser Seite links solche Tendenzen zuschiebt, dann muß die sachliche Discussion in den Hintergrund treten. Wissen wir nicht, wie Sie in die Wahlen gegangen sind? Man will Sie jetzt dabei festhalten, wenn Sie nun jetzt mit leeren Händen kommen. (Unruhe.) Was haben Sie nicht versprochen auf dem Gebiet der Steuerpolitik, der Tarifpolitik, namentlich den Landwirthen gegenüber, die billiger fahren würden 2c.? In dem streng sachlichen Vortrage des Herrn Collegen Büchtemann, war doch gewiß keine tendenziöse Darstellung. Auf diese sachlichen Ausführungen hatte Herr v. Zedlitz kein Wort der Erwiderung. (Sehr richtig! links.) Statt dessen legt er uns Tendenzen unter, von denen gar nicht die Rede ist. Das ist keine sachliche, das ist tendenziöse Discussion (Oho! rechts), widerlegen Sie lieber die Ziffern und Thatsachen des Herrn Büchtemann. Herr v. Zedlitz meint, wir möchten mit der Erfüllung der Versprechungen noch warten, das gehe nicht so schnell. Wir sind ja bereit zum Warten. Man provocire uns nur nicht fortwährend dadurch, daß man hier immer sagt, die neue Wirthschaftspolitik habe die Erwersverhältnisse des Landes und die finanzielle Lage so sehr gebessert. Daß die Eisenbahneinnahmen den tiefsten Stand hatten, hat Herr Hobrecht bereits als Finanzminister erklärt und wir haben dem zugestimmt. Daß es dem Herrn Minister Maybach gelingen würde, in den ersten Jahren Ueberschüsse bei den verstaatlichten Bahnen zu erzielen, habe ich wiederholt schon früher zugestanden. Wenn Herr v. Zedlitz hervorhebt, daß erst der Staat Secundärbahnen baue, so liegt das daran, daß die Privatbahnen es nicht wagten und jetzt nicht wagen, weil ihre Lage eine so unsichere ist und sie nicht wissen, ob der Staat sie nicht baldigst auch aufsaugt. Ueberall haben die wirthschaftlichen Experimente Unsicherheit gebracht. Was die Tariffrage anbetrifft, so werden wir noch Gelegenheit haben darüber aus Anlaß eines besonderen Antrages, der in der Budgetcommission gestellt ist, später zu verhandeln und dann werden wir auch dabei Herrn v. Zedlitz wiedersehen. (Beifall links.)

Reg.-Comm. Geh. Rath Rapmund: Wenn es sich um den Nachweis einer Verkehrssteigerung handelt, muß der Istetat von 1878/79 in Vergleich gezogen werden. Der Abg. Büchtemann hat unter Berücksichtigung dieses Umstandes darauf hingewiesen, daß nur eine Mehreinnahme von pr. pr. 6 Millionen stattgefunden habe. Schon der Abg. v. Zedlitz hat auf die Erheblichkeit dieses Betrages hingewiesen, der um so weniger zu unterschätzen ist, als neue Bahnstrecken eröffnet sind, deren geringe Frequenz von vornherein feststand. Bezüglich des Jahres 1880/81 hat die Regierung an die Commission die Mittheilung darüber ergehen lassen, wie sich die Einnahmen der alten Staatsbahnen nach der Verstaatlichung stellen. Danach betrugen die Mehreinnahmen bis ult. September 5,604,000 M., die aus den verstaatlichten Bahnen 7,685,000 M., zusammen also über 13 Mill. M. Rickert hat auf einen angeblich in der letzten Zeit eingetretenen Rückgang hingewiesen, speciell darauf, daß im October 800,000 M. weniger vereinnahmt seien. Es wird zur Abschwächung seiner Besorgnisse vielleicht beitragen, wenn ich mittheile, daß im Monat November die Einnahmen aus den verstaatlichten Bahnen immer 1 Million mehr betragen haben, als im Vorjahr. (Hört!) Wenn man in Betracht zieht, daß im nächsten Jahre mehrere neue Strecken eröffnet werden, z. B. die Berliner Stadtbahn, die Linie Sangerhausen-Erfurt, so wird man die Regierung nicht der Unvorsichtigkeit bei Aufstellung des Etats zeihen.

Reg.-Comm. Geh. Rath Fleck: Bei der Herbeiführung einer gleichmäßigen Regelung des Tarifwesens wird sie nothwendige Ausnahme- und Differentialtarife nicht außer Acht lassen. Das Beispiel bezüglich der Ostbahn zeigt, wie schonend die Regierung den Interessen der Landwirthschaft entgegengetreten ist. Die hier eingeführte Tarifscala dient keineswegs dem russischen Getreide-Import, sondern lediglich dem inneren Getreideverkehr. Aehnlich liegt es im Westen. Die Regierung wird die Ausnahmetarife stets auf deren inneren Werth prüfen. Die in dem Zwischenverkehr zwischen Rheinland, Westfalen und den norddeutschen Häfen in Kraft befindlichen Tarife dienen vorzugsweise dem Export unserer Industrie.

Minister Maybach: Ich habe im vorigen Jahre und früher wiederholt betont, daß wir die Früchte des Staatsbahnsystems nicht sofort ernten würden. Eine decennienlange Entwickelung unseres Eisenbahnwesens hat künstliche Zustände geschaffen, die noch einwirken und erst nach und nach beseitigt werden können. Wir haben Ihnen im vorigen Jahre die beabsichtigten Maßregeln zur Verbesserung unseres Eisenbahnwesens im Allgemeinen klargestellt und, wie ich mich überzeugt habe, nicht zu viel versprochen. Ich glaube, die Erwartungen werden noch übertroffen werden, allein das ist nicht von heute zu morgen möglich. Seit dem 1. Februar resp. 1. April haben wir erst die Bahnen; ihre verschiedensten Einrichtungen müssen wir erst den neuen Bedürfnissen accommodiren und die Hindernisse, welche in dem Verhältnisse der Bahnen unter sich bestehen, beseitigen. Erst nach einigen Jahren, wenn die einem solchen Verkehr entsprechende Gleichförmigkeit der Einrichtungen durchgeführt sein wird, werden wir die vollen Früchte dieser großen Maßregel ernten. Ich bestreite absolut, daß wir irgend welche unerfüllbare Versprechungen gemacht hätten. Ich glaube, ich bin auch Fachmann genug, und habe eine längere Erfahrung für mich, als vielleicht irgend Jemand in der deutschen Eisenbahnverwaltung, um sagen zu können, daß die ergriffenen Maßregeln zum Heile des Landes gereichen werden. (Sehr wahr! rechts.) Ich werde im Einzelnen nachweisen, daß die von der anderen Seite versuchte Verminderung der Hoffnungen unberechtigt ist. Der Mehrüberschuß beträgt factisch mehr als die 3½ Millionen des Etats. Wir haben die Zinsgarantien der pommerschen und anderer Bahnen als Belastung der Staatsbahnen übernommen, während sie sonst aus einem anderen Titel zu leisten waren. Das macht eine Differenz von über 1 Million. Ferner werden die Bestände der verstaatlichten Bahnen, welche sonst bei Banquiers untergebracht waren, an die Staatskassen abgeliefert; dadurch entgeht der Eisenbahnverwaltung ein Zinsgewinn von 1,800,000 Mark, welchen jetzt die Staatskasse zieht. Ferner haben wir einen Zinsgewinn aus den Beständen der verstaatlichten Bahnen von 3½ Millionen. Die Amortisation der Prioritäten, die wir ja auch aus den Erträgen fortsetzen, beläuft sich auf nahezu 6 Millionen.

Nach den Ergebnissen der ersten 11 Monate dieses Jahres ist nicht zu besorgen, daß wir die angesetzten Summen nicht erreichen. Wir werden für das Jahr 1880/81 einen erheblich größeren Ueberschuß haben als bisher angenommen ist, etwa 11 Mill. Mark. — Um dem Localverkehr entgegenzukommen, haben wir 2025 Zugkilometer mehr eingeführt. Die Herren aus Pommern, Rheinland, Westfalen und Hannover werden mir bezeugen, daß wir den örtlichen Bedürfnissen nach Kräften entgegengekommen sind, wir betrachten das nach wie vor als unsere Hauptaufgabe. Ob der Zug nach Brandenburg wieder eingelegt werden soll, unterliegt der Erwägung; die Provinzialverwaltung hat das Bedürfniß dazu verneint. Dann ist verlangt worden, die Regierung solle schon jetzt eine Uebersicht der Tarife vorlegen, die sie einzuführen gedenkt. Wozu das? Ich möchte sie Ihnen sehr gern geben, aber wir können doch nichts vorlegen, von dem wir noch nicht bestimmt wissen, ob wir es durchführen werden. Wir haben die inneren Verhältnisse der neu überkommenen 5000 Kilometer Eisenbahnen erst zu studiren. Wir wollen den Tarif unter schonender Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse einführen und die wirthschaftlichen Zweige hören, die dabei interessirt sind. Einheitlichkeit und Stabilität wird in gewisser Beziehung herbeigeführt werden, das schließt aber nicht aus, daß wir für bestehende Verhältnisse auch mit Uebergangs- und Ausnahmetarifen arbeiten werden, bis eine Gleichmäßigkeit nach und nach angebahnt ist. Auf jeden Fall werden wir nur solche Differentialtarife haben, die unseren inländischen Interessen dienen, nicht solche, die lediglich nach Gesichtspunkten des Eisenbahngewinnes etablirt werden und dem ausländischen Interesse dienen. (Sehr richtig! rechts.)

Daß wir die Secundärbahnen aus den überkommenen Beständen bauen, ist doch eine ganz vortreffliche Anlage dieser Bestände. Sollen wir sie etwa liegen lassen und die Zinsen dafür einziehen? Diese Bahnen dienen dem Interesse bestimmter Gegenden. Ich habe auch schon früher gesagt, daß es aus demselben Grunde ganz ausgezeichnet war, aus den Milliarden Bahnen zu bauen, obgleich man wußte, daß sie zunächst nicht rentiren würden. Auf die Erneuerungen will ich heute nicht eingehen; ich hoffe Sie später zu überzeugen, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung hinter dem wirklichen Bedarf nicht zurückgeblieben ist. Wir werden neue Linien zum Theil mit den Beständen der alten montiren können, wir werden aber Wagen in Folge des Anwachsens des Verkehrs anschaffen müssen. Wenn Sie uns nöthigen könnten, noch Locomotiven für Vollbahnen anzuschaffen, ich wüßte nicht, wie wir sie verwenden sollten, wir müßten neue Schuppen bauen, um sie einzustellen. (Heiterkeit.) Herr Rickert glaubt, auch die Privatbahnen würden sich dem Secundärbahnbau zuwenden, wenn nicht das Damoklesschwert der Verstaatlichung über ihnen schwebe. Die Berlin-Anhalter Bahn habe noch solche Projecte in der Tasche. Mir ist davon nichts bekannt. Die Privatbahnen haben doch nur ihr Interesse im Auge und wissen, daß die jetzt noch zu bauenden Secundärbahnen nicht recht rentabel sind. Mit Ausnahme der Oberschlesischen, Bergisch-Märkischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn werden wohl keine Privatbahnen in der Lage sein, den Secundärbahnbau zu fördern. Wie viele dieser Bahnen haben denn einen Cours über pari? Können Sie noch neue Actien ausgeben? Nein! Die Belastung mit Prioritäts-Obligationen hat auch bereits das erlaubte Maß überschritten. Wo steht denn der Cours der Posen-Kreuzburger Bahn notirt, die gestern erwähnt wurde. Nach meiner Ueberzeugung stehen die Course vieler Bahnen viel zu hoch, weil man eine Verstaatlichung derselben hofft. Ich bitte also das Hohe Haus, der Staatsregierung beizustehen, wenn sie unerfüllbare Erwartungen zurückweisen muß, daß es aber auf dem Gebiete der öffentlichen Wohlfahrt alle diejenigen Einrichtungen der Verwaltung billigt, die dem Lande von Nutzen sind. Ich weise darauf wiederholt hin, daß wir die gesammten Staatsschulden mit dem Ueberschuß unserer Eisenbahnen decken; Domänen und Forsten brauchen dazu nicht in Anspruch genommen zu werden. So ist es jetzt, und ich hoffe, daß es in Zukunft noch besser sein wird. (Beifall rechts.)

Abg. v. Wedell-Malchow: Ich muß die Behauptung der gegnerischen Presse, daß die Majorität den Eisenbahnetat über das Knie brechen wolle, zurückweisen. Wir halten besonders die Frage der Tarife und der zweiten Stückgutklasse der Besprechung für sehr werth, wollen aber warten, bis der Bericht der Budgetcommission zwischen der zweiten und dritten Lesung vorliegt. Die Einnahmen werden der Veranschlagung entsprechen. Gegenüber dem Schwanken der Mehreinnahmen haben wir die finanziellen Garantien verlangt; ich fürchte aber, daß gerade der Abg. Büchtemann und seine Partei den verlangten Maßregeln widersprechen werden. Unregelmäßigkeiten im Betriebe habe ich auf meinen Reisen bei den vom Staat verwalteten Eisenbahnen nicht bemerkt. Der Tarif der Ostbahn mit fallender Skala steht der Aufhebung der Differentialtarife nicht entgegen. Wir wollen nur die Differentialtarife beseitigen, die den fremden Import begünstigen, nicht die zu Gunsten unseres Exports. Aber auch die letzteren sollen nicht einzelnen Orten oder Personen, sondern immer der ganzen Linie zu Gute kommen. Gegen eine fiskalische Behandlung der Tarife wird uns der Eisenbahnrath schützen, dessen Befugnisse der Abg. Büchtemann auch abschwächen will. Es ist begreiflich, daß er als früherer Privatbahndirector das Staatsbahnsystem nicht mit besonderem Auge ansieht. Er sollte doch aber die Sache sich einige Jahre, wie er meint zum Schaden entwickeln lassen, dann wird er uns ja von den Mängeln überzeugen und eine Reconstruction herbeiführen können. Aber das System immer angreifen und dann die von der Majorität zur Abwendung aller möglichen Schäden getroffenen Maßregeln abschwächen, das führt nicht zum Ziele. Wir glauben mit dem Staatseisenbahnsystem einen nützlichen Schritt zur wirthschaftlichen Entwickelung des Landes gethan zu haben.

Abg. Büchtemann: Der Abg. v. Zedlitz billigt einfach jeden Schritt der Eisenbahnverwaltung; das ist mehr Gefolgschaft als Sachlichkeit. Ich halte die Kluft zwischen dem Staatsbahnsystem und dem Wohl des Landes für unüberbrückbar. Deshalb bin ich auch in den Staatsdienst nicht übergetreten. Ob die Maßregel segensreich gewesen, wird man immer an zwei Punkten prüfen müssen, den Localbahnen und den Tarifen. Bezüglich der Differentialtarife steht die Eisenbahnverwaltung mit sich selbst im Widerspruch. Der Reichskanzler will konsequent nur einheitliche und stabile Tarife; wenn man aber überall im wirthschaftlichen oder fiskalischen Interesse Ausnahmen zuläßt, so kommt das dem früheren System der Privatbahnen gleich. Differentialtarife, welche nur das Ausland begünstigen, giebt es überhaupt nicht, der Vortheil liegt immer auf beiden Seiten. Beim Getreide kommen dieselben natürlich Rußland und Oesterreich zu Gute, da sie darin mehr zu uns importiren, als wir zu ihnen. Dagegen kommen die Differentialtarife für Eisen, Stahl, Baumwollwaaren 2c. unserm Export zu Gute. Die Tarife für russisches Getreide nach Rheinland und Westfalen sind aber jetzt zum Theil noch niedriger geworden, die Differentialtarife haben also nicht die Concurrenz des ausländischen Getreides gemacht, noch unsere Landwirthschaft geschädigt. Der Abg. v. Wedell-Malchow hat, seitdem ich mit ihm im Eisenbahnrath bin, schon manche frühere Ansicht aufgegeben; ich glaube, mit der Beseitigung der Differentialtarife wird es ihm ebenso gehen. Ich erwarte nicht so bestimmt, daß die Einnahmen der verstaatlichten Bahnen sich noch verbessern werden.

Nach der von der Regierung gegebenen Berechnung verzinsen sich die Staatsbahnen jetzt mit 4,38 pCt. Ziehen Sie davon eine Amortisation mit ½ pCt. ab, so sind wir thatsächlich nicht in der Lage, unser Anlagecapital zu verzinsen. Wenn der Minister immer nur den factischen Bestand der Staatsschuld in Rechnung zieht, der durch die von unserer Armee in Frankreich erworbenen Summen wesentlich vermindert ist, so giebt das kein richtiges Bild von der Rentabilität der Eisenbahnen. Die Regierung rechnet sich das ganze Extraordinarium zu Gute, darunter eine Menge reiner Ergänzungsbauten, welche die meisten Privatbahnen immer aus dem Betriebe bezahlt haben. Die Regierung mag für den localen Verkehr viele Zugkilometer eingeführt haben; aber z. B. der neue Zug von Thale nach Wernigerode liegt nicht so sehr im Interesse des Localverkehrs als vielmehr im Interesse des durchgehenden Verkehrs nach Berlin. (Beifall links.)

Abg. v. Zedlitz-Neukirch: Der Vorwurf, daß ich Gefolgschaft leiste, ist kein sachlicher Einwand. Einen solchen haben Rickert und Büchtemann meinen Zahlen gegenüber nicht gebracht. Der Abg. Rickert hat hier im Plenum einer Erhöhung der Einnahmen entschieden widersprochen; in der Budgetcommission hatte er, ausweislich der Protokolle, gegen eine geringfügige Erhöhung nichts einzuwenden. Danach mögen Sie beurtheilen, auf welcher Seite die Objectivität liegt.

Abg. Rickert: Die Protokolle der Budgetcommission sind unvollständig und müssen es sein, da, die sie führen, selbst an der Verhandlung theilnehmen. Es würde genügen, wenn nur die Anträge und das Resultat der Abstimmungen darin aufgenommen würden. Eine Aeußerung, wie die vom Vorredner behauptete, habe er nicht gethan.

Minister Maybach: Die Rentabilitätsberechnung, welche 4,38 pCt. ergiebt, betrifft das ganze buchmäßige Capital, z. B. auch die im militärischen Interesse, für Stromregulirungen 2c. verausgabten hohen Summen. Die Rente des zinspflichtigen Capitals würde viel größer sein, nach einer mir vorliegenden Berechnung 8 pCt. Aber fragen Sie denn bei der Telegraphie, der Post, den Chausseen nach der Rentabilität? Die Staatseisenbahnen dürfen aus diesem Gesichtspunkt nicht beurtheilt werden; sie haben eine andere Aufgabe als die Privatbahnen. Wir werden noch manche unrentable Ausgabe zum Wohle des Landes machen müssen. Die Frage der Rentabilität hat für den Etat gar keinen Werth. (Beifall rechts.)

Abg. v. Wedell-Malchow hofft, daß, wie er im Eisenbahnrath, der Abg. Büchtemann auch in Folge der Discussionen dieses Hauses manche seiner Meinungen ändern werde.

Abg. Cremer: Es ist mir ein Fall bekannt geworden, in welchem die jetzt verstaatlichten Eisenbahnen die 6 pCt. Rente, welche sie den Actionären geben müssen, in Abzug gebracht haben von ihrem steuerpflichtigen Einkommen, so daß beispielsweise die Steuern sich von 28,000 M. auf 14,000 M. verringert haben. Dies Verfahren widerspricht den Bestimmungen des Gesetzes über die Verstaatlichung der Eisenbahnen, nach welchem es vorläufig beim Alten bleiben soll bis zur anderweitigen gesetzlichen Regelung. Dies Verfahren ist besonders bei der bedrängten Lage der meisten Communen von principieller Bedeutung und nicht geeignet, die neu eingeführten Maßregeln in besonders günstigem Lichte erscheinen zu lassen. Hoffentlich ist dies nur ein vereinzelter Fall und ich frage die Regierung, wie sie sich dazu stellt?

Regierungs-Commissar Brefeld: Sollte dieser Fall vorgekommen sein, so ist es unrichtiger Weise geschehen. Die Regierung hat die Absicht, treu und gewissenhaft die Veranlagung der Steuer durchzuführen.

Die Einnahmen werden bewilligt. Bei den dauernden Ausgaben bemerkt zunächst der Referent v. Tiedemann, daß die Staatsregierung ihr früheres Prinzip bezüglich der Beamten geändert habe und beabsichtige, die höheren Beamten der übernommenen P.iv.-Bahnen im nächsten Jahre als etatsmäßige, mit ihren bisherigen Competenzen in den Staatsdienst zu nehmen.

Abg. Koehler fragt die Regierung, in welcher Weise dieselben in den Staatsdienst einrangirt werden sollen.

Regierungscommissar Brefeld erwidert, daß die Grundsätze darüber in der Denkschrift niedergelegt seien, wonach die Beamten derjenigen Kategorie einrangirt werden sollen, welche im Staatsdienst ihre Geschäfte wahrnehme.

Abg. Kalle: Den Ausführungen des Abg. v. Zedlitz gegenüber, die s. Z. wesentlich mit Bezug auf mich gemacht wurden, muß ich bei meinen Aeußerungen, die ich vor der ersten Berathung in einer Fractionsverhandlung gemacht habe und die in die Tagesblätter übergegangen sind, stehen bleiben. Es handelte sich um die Kosten der Erneuerung und Unterhaltung des Oberbaues und der Betriebsmittel. Die Erklärungen der Commisiarien in dieser Hinsicht wurden, wie es scheint, im Allgemeinen in der Commission acceptirt; wenigstens habe ich in den Protokollen der Commission das Gegentheil nicht gefunden; dieselben gingen dahin, daß die dafür ausgesetzten Beträge deshalb so gering seien, weil Anfang der siebziger Jahre über den Bedarf hinaus angeschafft sei. Ja, dies ist doch nur deshalb geschehen, weil während des Krieges das Fahrmaterial in bedeutender Weise abgenutzt ist und der Verkehr sich bedeutend gesteigert hat. Diese Deduction beweist also nichts. Der Artikel, der unter meinem Namen in den Zeitungen erschien, hat jetzt, also nach Monaten, in der „Nordd. Allg. Ztg.“ eine Erwiderung gefunden, offenbar geschrieben, um noch im letzten Moment Eindruck auf das Haus zu machen. Ich werde in demselben in unwürdiger Weise angegriffen.

Nun, ich habe keine Actien von Locomotivfabriken. Das ist eine aus der Luft gegriffene Insinuation. Eine solche Sprache gegenüber einem Abgeordneten, der seine Pflicht thut, überlasse ich Ihrem Ermessen zur Beurtheilung. Allerdings ist der Verkehr seitdem zurückgegangen, aber die Neubeschaffung entspricht doch schon Jahre lang nicht mehr der Abnutzung. Warum sind denn die Neubeschaffungen in den früheren Etats nicht so gering gewesen, wie jetzt? Im vorigen Jahre waren es 14 Locomotiven, jetzt nach der Verstaatlichung der Privatbahnen 19, während es nach dem Verhältniß des Bahnbestandes 25 sein müßten. Im vorigen Jahre waren die Einstellungen schon sehr gering. Wenn auf die Dauer eine solche Einstellung stattfindet, die nicht blos weit hinter der Abnutzung zurückbleibt, sondern auch weit hinter der Zahl der ausrangirten Locomotiven, so muß der Moment eintreten, wo wir nicht mehr über einen gewöhnlichen Fuhrpark verfügen. Schon jetzt ist dieser Moment gekommen. Die Magdeburger Kaufmannschaft beklagt sich wiederholt beim Handelsminister über das Fehlen disponibler Güterwagen bei der Magdeburger Direction. Zugleich wird eine allgemeine Vermehrung der Güterwagen um wenigstens 5000 Stück für dringend geboten erachtet. Ich habe am Schluß des mehrerwähnten Artikels gesagt, daß durch diese übermäßige Sparsamkeit bei Neubeschaffung von Betriebsmaterial man bald dazu kommen kann, Locomotiven zu benutzen, die nicht mehr ganz den an sie gestellten Ansprüchen genügen. Kurz nach der Lectüre der Aufklärung über den Unfall bei Courl kam ich auf die Idee, daß bei dem vor längerer Zeit stattgehabten Unfall in Blumenberg ähnliche Gründe mitgewirkt haben möchten.

Den officiell angegebenen Grund des Courler Unglücksfalles bildet die Benutzung einer Güterzuglocomotive. Wegen der Blumenberger Affaire, bei der ich und College Baurschmidt persönlich betheiligt waren, stellte man Erhebungen an, und es hat sich ergeben, daß die Gründe in dem Zusammenwirken mehrerer kleiner Umstände lägen, die Schienen waren nicht in der bei Stahlschienen gewöhnlichen Höhe, die Kieferschwellen waren mangelhaft, und wahrscheinlich fuhr der Zug mit unzulässiger Geschwindigkeit. Der größte Theil des Publikums sucht aber, glaube ich, nach anderen Gründen. Nach der Courler Affaire hörte ich auf Befragen, daß jenen Zug eine Locomotive mit der Namensbezeichnung „Inn“ gefahren hätte; ob diese für Schnellzüge ungeeignet ist, weiß ich nicht, sie ist eine ziemlich schwere, hat 2 Axen vor der Feuerbuxe, die dritte unter dieser, nicht, wie bei Schnellzugslocomotiven gewöhnlich, dahinter. In der Reparaturwerkstätte ergab sich, daß die Räder nicht weit von der zulässigen Grenze des Ausgefahrenseins entfernt waren. Ich muß mich darüber wundern, daß, wenn dies Alles richtig ist, die Behörde eine solche Maschine in einen Schnellzug einstellte; dem Herrn Minister ist diese Thatsache, glaube ich, unbekannt, ich bitte ihn, sich danach zu erkundigen. Die Verwaltung wird ein für alle Mal, Güterzuglocomotiven zu Schnellzügen zu benutzen, verbieten müssen. Ich bitte den Herrn Minister noch einmal, darüber Erhebungen eintreten zu lassen und nach Neujahr auf diese Frage zurückzukommen.

Regierungs-Commissar Ministerial-Director Schneider: Ich muß die Behauptung des Vorredners als unbegründet zurückweisen. Im Gegentheil, es ist in den letzten Jahren, wo wir einen großen Ueberfluß an Locomotiven hatten, eine Ausrangirung derselben in der Weise vorgegangen, daß sogar solche Locomotiven ausrangirt sind, welche unter sonstigen Verhältnissen noch gebraucht werden würden. Richtig ist es, daß bei dem Eisenbahnunfall bei Courl eine nicht geeignete Maschine zur Verwendung gekommen ist. In solchem Falle ist aber eine Vorschrift gegeben, daß diese Locomotive nur mit der ihr vorgeschriebenen Geschwindigkeit fahren soll. Was den Unfall bei Blumenberg betrifft, so ist das zulässige Maß der Geschwindigkeit nicht überschritten worden. Die Gründe desselben haben sich leider nicht vollständig aufklären lassen. Bezüglich der Wagen, von welchen der Vorredner gesprochen hat, kann ich constatiren, daß gegenwärtig ein Ueberfluß an solchen Wagen vorhanden ist.

Abg. v. Benda erklärt auf eine dahin zielende Bemerkung des Abg. Rickert, daß die Protokolle in den Commissionen mit der größten Sorgfalt angefertigt werden. Die entgegengesetzte Aeußerung sei aus einem Mißverständniß entstanden, worüber er sich mit dem betreffenden Herrn auseinandergesetzt habe.

Abg. Kalle: Der Herr Regierungscommissar hat eingestanden, daß das Unglück wesentlich herbeigeführt sei durch die Benutzung einer Güterzug-Locomotive und er meint, es sei hauptsächlich dadurch gekommen, daß diese die zulässige Geschwindigkeit überschritten habe. Es fehlt aber dem Locomotivführer die Möglichkeit, die Geschwindigkeit zu controliren. Bezüglich der bei Blumenberg benützten Maschine ist constatirt, daß die Räder abgedreht waren und daß man dabei bis an die Grenze des Zulässigen gegangen ist; eine solche Maschine sollte zu Schnellzügen nicht verwendet werden, denn nach dem Reglement sollen nur gute Betriebsmittel dazu verwendet werden.

Abg. Wehr hält die Einrichtung und Reservirung besonderer Dienst-Coupés für einen Mißstand, unter dem das reisende Publikum zu leiden habe. Er bitte, daß dieselben bei herrschendem Andrange dem Publikum geöffnet würden. Ein zweiter Uebelstand ist der, daß die Coupés nicht eher aufgemacht werden, als bis ein anderes Coupé voll ist. Auch hier bitte er den Minister Abhilfe zu schaffen.

Minister Maybach: Der erste Gegenstand der Beschwerde ist mir nicht bekannt. Ich werde nachforschen und Abhilfe eintreten lassen. Was die Klage wegen Ueberfüllung der Coupés betrifft, so besteht eine bestimmte Instruction dahin, daß eine solche Ueberfüllung nicht stattfinden soll. In der heißen Jahreszeit dürfen die Coupés erster Klasse mit nicht mehr als 4, die zweiter Klasse mit nicht mehr als 6 Personen besetzt werden.

Abg. Rickert wünscht, daß die Einrichtung getroffen würde, daß man

sich die Coupés, die man benutzen will, selbst auswählen könne; für unterwegs Einsteigende müßten besondere Coupés bereit gehalten werden.

Abg. Berger: Ich habe den Eisenbahnbeamten gegenüber stets folgendes Verfahren mit Erfolg beobachtet. Der frühere Handelsminister v. d. Heydt hatte im Jahre 1865 eine Verfügung erlassen, die an Energie nichts zu wünschen übrig ließ. Diese Verfügung trug ich stets bei mir und wenn ein Eisenbahnbeamter nicht in der gehörigen Weise verfuhr, hielt ich ihm dieselbe vor die Augen. Das war immer von durchschlagendem Erfolg begleitet. (Heiterkeit.) Ich empfehle den Herren, sich die heutige Erklärung des Ministers aus dem stenographischen Bericht auszuschneiden und es ebenso zu machen. (Heiterkeit.)

Auf eine Anfrage des Abg. v. Saucken (Julienfelde), betreffend die Errichtung einer Haltestelle auf der Insterburger Strecke, erwidert Geh. Rath Fleck, daß die Angelegenheit einer nochmaligen Prüfung unterzogen werden solle.

Abg. Götting weist auf die traurige Lage der Hilfsweichenwärter hin, die blos diätarisch beschäftigt seien und bei 12stündiger Tagesarbeit 1,70 Mk. verdienten; dennoch müßten dieselben genau denselben Dienst verrichten, wie die eigentlichen Weichenwärter, und ihr Beruf erfordere genau dieselbe Arbeitskraft und Aufmerksamkeit. Bei dem geringen Verdienst seien sie nothwendig auf Nebenbeschäftigung angewiesen. Er empfehle dem Minister dringend die Fürsorge für diese Beamten.

Im Uebrigen wird der Eisenbahnetat nach den Beschlüssen der Commission erledigt.

Schluß 3¼ Uhr. Nächste Sitzung Sonnabend, 11 Uhr. (Kleinere Vorlagen.)

Herrenhaus. 6. Sitzung vom 17. December.

1 Uhr. Am Ministertische: Dr. Lucius, Dr. Friedberg und mehrere Commissarien.

Der Präsident schlägt vor, da mit dem Schluß der heutigen Sitzung das Haus seine Arbeiten auf längere Zeit unterbrechen werde, schon jetzt die Niedersetzung einer Commission von 15 Mitgliedern zu beschließen, welche den Gesetzentwurf über die oberschlesische Nothstands-Anleihe berathen soll, sobald derselbe vom Abgeordnetenhause erledigt sein wird. Das Haus tritt diesem Vorschlage bei.

Auf der Tagesordnung steht zunächst die Schlußabstimmung über das Pfandleihegesetz. Auf den Antrag des Graf zur Lippe beschließt das Haus, den § 10 der Vorlage, nach welchem verfallene Werthpapiere nicht öffentlich versteigert, sondern freihändig zum Tagescourse verkauft werden sollen, in der Fassung der Commission wieder herzustellen, so daß der freihändige Verkauf nur dann eintreten soll, wenn in der Auction der Tagescours nicht erreicht wird.

Mit dieser Modification wird der Gesetzentwurf angenommen.

Es folgt der Bericht der Agrar-Commission über eine Petition aus Hessen, betreffend die Abänderung der Verordnung vom 13. Mai 1867 wegen Ablösung von Wald-Servituten. Der Referent von Simpson-Georgenburg schlägt vor, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen; das Haus tritt diesem Antrage ohne Debatte bei.

Schluß 1¾ Uhr. Nächste Sitzung unbestimmt.

Berlin, 17. Decbr. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat den nachbenannten Königlich hawaiischen Staatsdienern folgende Auszeichnungen verliehen den Königlichen Kronen-Orden zweiter Klasse mit dem Stern: dem früheren Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, John M. Kapena, dem früheren Minister des Innern, Samuel G. Wilder, und dem beglaubigten außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Henry A. P. Carter.

Se. Majestät der König hat den Landgerichts-Rath Hergenhahn in Koblenz zum Director des Landgerichts in Limburg an der Lahn und den Gerichts-Assessor Lange in Pyritz zum Amtsrichter ernannt; bei dem Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten dem Kanzlei-Rath Niedlich den Charakter als Geheimer Kanzlei-Rath, dem Geheimen expedirenden Secretär Dühring und dem Geheimen Registrator Rieß den Charakter als Kanzlei-Rath und dem Geheimen expedirenden Secretär und Calculator Rüster den Charakter als Rechnungs-Rath verliehen.

Der Rechtsanwalt Walter in Breslau ist vom 1. Januar 1881 ab unter Zulassung zur Rechtsanwaltschaft bei dem Amtsgericht in Brandenburg zum Notar im Bezirk des Kammergerichts, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Brandenburg, ernannt worden. Der Rechtsanwalt Barchewitz in Breslau ist zum Notar im Bezirk des Ober-Landesgerichts zu Breslau, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Breslau, ernannt worden. Der Notar Velder in Wald ist in den Amtsgerichtsbezirk Crefeld, im Landgerichtsbezirke Düsseldorf, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Crefeld, versetzt worden.

Berlin, 17. Decbr. [Se. Majestät der Kaiser und König] nahm heute die Vorträge des Polizeipräsidenten von Madai und des Ministers des Königlichen Hauses, Grafen Schleinitz, entgegen und empfing den Regierungspräsidenten von Rosen, sowie den Generalstabsarzt z. D. Dr. Grimm.

[Ihre Majestät die Kaiserin und Königin] war heute in der Kaiserin Augusta-Stiftung in Charlottenburg anwesend.

[Ihre Kaiserliche und Königliche Hoheit die Kronprinzessin] stattete gestern Vormittag 11 Uhr Ihren Majestäten einen Besuch ab. Demnächst empfingen die Kronprinzlichen Herrschaften die Gemahlin des Botschafters Prinzen Heinrich VII. Reuß, sowie gegen 1½ Uhr Se. Durchlaucht den Prinzen Heinrich VII. Reuß und statteten Nachmittags der Prinzessin Friedrich Carl und der Prinzessin Reuß Besuche ab. (Reichs-Anz.)

= **Berlin**, 17. Dec. [Zur parlamentarischen Geschäftslage. — Die künftigen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich.] Das Abgeordnetenhaus wird sich morgen bis zum 10. Januar vertagen. Der Schwerpunkt der Arbeiten der Session: die ganze Finanzfrage und die Vorlagen bezüglich der Verwaltungsreform sollen in einem Zeitraum von etwa 6 Wochen abgewickelt werden. Dann, um die Mitte des Februar, tritt der Reichstag zusammen, der nach dem übereinstimmenden Urtheil aller orientirten Kreise einer langen Session entgegen geht. Der Minister des Innern hat den Wunsch, die Commission für die Verwaltungsgesetze noch bis zum 21. dieses Monats zusammen zu behalten, doch wird sich dies, wie das schon heute höchst lückenhaft besetzte Haus vermuthen ließ, kaum ermöglichen lassen. Nach Ansicht der Mehrheit in der Commission würde von den vorgelegten Kreisordnungen jene für die Provinz Hannover, welche die geringsten Schwierigkeiten bietet, am leichtesten fertig zu stellen sein. Der Vorsitzende der Commission, der Abg. von Bennigsen ist anderer Ansicht; er glaubt, daß zunächst und am leichtesten die Kreisordnung für Posen festzustellen, welche nach anderer Ansicht die meisten Schwierigkeiten bietet und alles Uebrige bis zum nächsten Jahre zu vertagen sei. — Ueber die künftigen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn ist zwischen den Cabineten von Berlin und Wien in der letzten Zeit vielfach verhandelt worden und es bestätigt sich durchaus, daß die fast improvisirte Reise des deutschen Botschafters in Wien, Prinzen Reuß, nach Berlin beziehungsweise Friedrichsruh zumeist mit dieser Angelegenheit zusammenhing. Werden die Verhandlungen von beiden Seiten auch geheim gehalten, so läßt sich doch aus Allem, was verlautet, vermuthen, daß das Endresultat schwerlich über einen Meistbegünstigungs-Vertrag hinauskommen wird.

[Verboten auf Grund des Socialistengesetzes] wurde die im Verlage von A. Herter zu Rießbach-Zürich (Schweiz), Industriehalle, erschienene und in der Schweizerischen Vereinsbuchdruckerei zu Hottingen-Zürich gedruckte, nicht periodische Druckschrift „Was die Socialdemokraten sind und was sie wollen", ferner der „Freireligiöse Sängerclub in Mannheim."

Provinzial-Zeitung.

A.F. **Breslau**, 15. Decbr. [Handwerkerverein.] Heut Abend traten die neugewählten Repräsentanten behufs statutenmäßiger Neuwahl der beiden Vorsitzenden und des Vorstandes für das Jahr 1881 zusammen. — Nachdem sich die Versammlung constituirt und Herr Ulitz dem bisherigen Vorsitzenden, Herrn Ingenieur Nippert, für seine verdienstvolle Thätigkeit im Namen des Vereins gedankt, wurde zum ersten Vorsitzenden Herr Nippert fast einstimmig wieder-, zum zweiten Vorsitzenden Herr Ad. Freyhan neugewählt. — Der neue Vorstand, dessen Wahl demnächst vollzogen wurde, besteht aus den Herren Stellmachermeister Haase, Maler Ulitz, Kassenrendanten Krawutschke, Musikdirector Lichner, Bildhauer Linder, königl. Werkmeister Dieterle, Lithograph Menzel, Bürgerschullehrer Müller, Schuhmachermeister Martin, Musiklehrer Busse, Gasanstaltsdirector Troschel und Tapezierer Hentschel. — Hierauf schritt die Versammlung noch zur Wahl der verschiedenen Commissionen.

D—l. **Brieg**, 17. Decbr. [Selbstmord und Selbstmordversuch.] Gestern Abend kehrten im hiesigen Hotel „zum goldenen Löwen" zwei Herren ein, welche ein gemeinschaftliches Zimmer begehrten und erhielten. Der jüngere der beiden, groß und blond, ließ sich noch in später Abendstunde rasiren. Nach Mitternacht wurden die Bewohner des Hotels durch zwei Schüsse erschreckt. Als man in das Zimmer der beiden Fremden drang, fand man den jüngeren durch einen Schuß in die linke Schläfe getödtet, während der andere, brünett mit Vollbart, aus einer Brustwunde oberhalb des Herzens stark blutete. Die beiden Fremden sollen der stud. theol. cath. Arndt und der ehemalige Kaufmann Niedlich aus Breslau sein. Auf dem Tische lagen, von Arndt geschrieben, 3 Briefe, je einer an die Mütter von Arndt und Niedlich und der dritte an eine junge Dame gerichtet. Von einer solchen fand sich noch eine Photographie bei Arndt vor. Im Zimmer wurde nur ein Revolver gefunden. Der Zustand des Niedlich giebt keine Hoffnung auf Rettung. Ueber die Motive der That haben wir bis jetzt nichts erfahren können.

—r. **Namslau**, 16. Decbr. [Amtsniederlegung. — Progymnasium. — Feuer.] Der Provinziallandtagsabgeordnete, Herr Oekonomierath Braune auf Krikau, hies. Kr., hat wegen andauernder Krankheit sein Mandat niedergelegt. — Die Angelegenheit, betreffend die von Magistrat und Stadtverordnetenversammlung beschlossene Umwandlung der hiesigen höheren Simultan-Knabenschule zu einem mit dem 1. April k. J. ins Leben tretenden Progymnasium ist bekanntermaßen dadurch aufgehalten worden, daß einzelne Stadtverordnete einen gegen die Beschlüsse der Majorität der Stadtverordneten gerichteten Protest an die königl. Regierung einsandten, in Folge dessen die Letztere die gedachte Umwandlung der erwähnten Schule davon abhängig machte, daß der Magistrat zuvor noch die Mittel für den Neubau eines katholischen Schulhauses nachweist, eines Neubaues, der allerdings nicht nur von der königl. Regierung bereits angeordnet war, sondern auch seitens der hiesigen Communalvertretung bereits als unumgänglich nothwendig erachtet worden war, der sich aber unter Berücksichtigung verschiedener Umstände ganz gut noch ein Jahr hätte hinziehen lassen. Nachdem der Magistrat zur Beseitigung dieses Hindernisses bereits vor einiger Zeit den Neubau eines katholischen Schulhauses an derjenigen Stelle hinter der katholischen Pfarrkirche, wo gegenwärtig das alte katholische Schulhaus steht, beschlossen hat, haben sich heut das Magistratscollegium und die städtische Schulendeputation in gemeinsamer Sitzung bezüglich des gedachten Neubaues über eines der vorliegenden Bauprojecte geinigt und einstimmig beschlossen, den Neubau bereits im nächsten Frühjahr in Angriff zu nehmen und zu jener Zeit das alte katholische Schulhaus niederzureißen. Magistrat und Schulendeputation haben aber auch ferner in richtiger Würdigung des Umstandes, daß unsere bisherige Simultan-Knabenschule zweifellos eine große Einbuße an Schülern erleiden müßte, wenn die Umwandlung der Schule nicht, wie allgemein erwartet wurde, bereits zum 1. April k. J. eintritt, einstimmig beschlossen, wenn irgend möglich, zu Ostern 1881, selbst auch in dem Falle, daß bis dahin die Anerkennung der höheren Simultan-Knabenschule, resp. des Progymnasiums noch nicht erfolgt sein sollte, die Secunda aufzusetzen. Vor den hierzu erforderlichen Lehrerkräften soll zunächst nur eine Stelle, und zwar auch nur provisorisch mit 1800 M. Gehalt, jedoch mit der Aussicht auf definitive Anstellung ausgeschrieben werden, die zweite Lehrerstelle dagegen soll durch die an der Anstalt bereits fungirenden Lehrer gegen Entschädigung bis zur definitiven Besetzung versehen werden. — In der Nacht vom Sonntage zum Montage brannte in Riefe, hiesigen Kreises, das Haus des Freigärtners Kempe nieder.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

München, 17. December. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner heutigen Urtheilspublication die Gemeindeumlagenpflicht der Reichsbanknebenstelle zu Würzburg verneint; es sind demnach die bezüglichen Beschwerden des Würzburger Magistrats, unter Belastung desselben mit den Kosten, als unbegründet zurückgewiesen worden.

Stuttgart, 17. December. Die Beerdigung des verstorbenen Gesandten von Spitzemberg hat heute Vormittag 10 Uhr hier stattgefunden. Sämmtliche Minister wohnten der Beerdigungsfeier bei, der König war durch den Prinzen Wilhelm vertreten. Der katholische Stadtpfarrer Zimmerle hielt die Leichenrede.

Nürnberg, 17. December. Eines der ältesten deutschen Blätter, der hier erscheinende „Correspondent von und für Deutschland", zeigt nunmehr an, daß er vom 1. Januar k. J. ab in das Eigenthum eines Consortiums übergehen und seinen altbewährten, guten Ruf zu erhalten bestrebt sein werde.

London, 17. Decbr. Die „Pallmall Gazette" erklärt die Meldung des „Daily Telegraph", daß das Cabinet die Proclamirung des Standrechts in den unruhigen Bezirken Irlands in Erwägung gezogen habe, für durchaus unbegründet. — Nach einem Telegramme aus Parsonstown in Irland (Leinster, Grafschaft Louth) ist daselbst der Befehl eingegangen, militärische Nachtpatrouillen einzurichten, bis in dem Districte die Ruhe wiederhergestellt sei. — Aus Killarney wird gemeldet, daß 300 auf den Gütern des Earl von Kenmore beschäftigte ländliche Arbeiter entlassen wurden, weil die Pächter sich weigerten, den gewöhnlichen Arbeitslohn zu bezahlen.

Petersburg, 17. December. Der Großherzog von Oldenburg hat heute die Rückreise nach Deutschland angetreten.

Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

(W. T. B.) **Paris**, 17. Dec., Abends. [Boulevard.] 3% Rente —,—. Neueste Anleihe 1872 119, 40. Türken 12, 75. Neue Egyptier 354, 37. Banque ottomane —, —. Italiener 88, 25. Chemins —, —. Oesterr. Goldrente —, —. Ungar. Goldrente 97, 06. Spanier exter. —, —, inter. —, —. Staatsbahn —, —. Lombarden —, —. 1877er Russen —, —. Türkenloose —, —. Türken 1873 —, —. Amortisirbare —, —. Orient-Anleihe —, —. Pariser Bank —. Träge.

London, 17. December. Nachm. 5 Uhr 20 Min. Consols 98, 15. 5proc. Russen de 1873 88⅞. Ungar. Goldrente 95, 11. Türken 12⅝. Silber 51¾. Bankauszahlung —. Bankeinzahlung —.

Frankfurt a. M., 17. Dec., Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [Schluß-Course.] Londoner Wechsel 20, 425. Pariser Wechsel 80, 60. Wiener Wechsel 171, 70. Köln-Mindener Stamm-Actien 148⅛. Rheinische Stammactien 159¼. Hessische Ludwigsbahn 96⅞. Köln-Mind. Prämien-Anth. 130. Reichsanleihe 100. Reichsbank 146¾. Darmstädter Bank 153⅞. Meininger Bank 97⅛. Oesterr.-Ungarische Bank 705, 00. Creditactien*) 247⅛. Silberrente 63⅛. Papierrente 62¾. Goldrente 75⅛. Ungarische Goldrente 94⅝. 1860er Loose 123. 1864er Loose 308, 00. Ungarische Staatsloose 114, —. Ungar. Ostbahn-Obligat. II. 85¼. Böhmische Westbahn 214⅛. Elisabethbahn 174¾. Nordwestbahn 163⅜. Galizier 241¾. Franzosen*) 240½. Lombarden*) 83⅝. Italiener — —. 1877er Russen 92⅝. 1880er Russen 71 13/16. II. Orientanleihe 58⅛. Central-Pacific 111⅜. Lothringer Eisenwerke —. Privat-Discont — pCt. Günstig.

Nach Schluß der Börse: Creditactien 247¾. Franzosen 240¾. Galizier — —. Lombarden — —. Ungar. Goldrente —. 1880er Russen —, —. II. Orientanleihe —, III. Orientanleihe —. Oesterr.-Ungar. Bank —.

*) per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 17. Dec., Nachmittags. [Schluß-Course.] Preuß. 4proc. Consols 100, Hamburger St.-Pr.-A. 124, Silberrente 63, Oest. Goldrente 74⅞, Ung. Goldrente 94¾, Credit-Actien 247¾, 1860er Loose 123, Franzosen 599, Lombarden 207, Italien. Rente 86⅛, 1877er Russen 92½, II. Orient-Anl. 56, Vereinsbank 119¼, Laurahütte 120¼, Nordd. 167, Commerzbank 122½, Anglo-deutsche 76¼, 5% Amerikanische 93¾, Rhein. Eisenbahn 159, do. junge 153, Berg.-Märk. do. 116¾, Berlin-Hamburg do. 230. Altona-Kiel. do. 158½. Disconto 3½ %. Fest.

Silber in Barren per Kilogr. 153, 15 Br., 152, 65 Gd.

Wechselnotirungen: London lang 20, 26 Br., 20, 20 Gd., London kurz 20, 42 Br., 20, 34 Gd., Amsterdam 167, 10 Br., 166, 50 Gd., Wien 170, 25 Br., 168, 25 Gd., Paris 80, 00 Br., 79, 60 Gd., Petersburger Wechsel 206, 00 Br., 202, 00 Gd.

Hamburg, 17. Dec., Nachmitt. [Getreidemarkt.] Weizen loco unverändert, auf Termine ruhig. Roggen loco unverändert, vorliegende Termine flau, spätere fester. Weizen per Dec. 210 Br., 209 Gd., pr. April-Mai 211 Br., 210 Gd. Roggen pr. December 194 Br., 193 Gd., pr. April-Mai 193 Br., 192 Gd. Hafer und Gerste unverändert. Rüböl ruhig, loco 55½, pr. Mai 55½. Spiritus ruhig, per December 47¾ Br. per Januar-Februar 47¾ Br., per Februar-März 47¾ Br., per April-Mai 47¾ Br. Kaffee fest, Umsatz 2000 Sack. Petroleum befestigt, Standard white loco 9, 20 Br., 9 00 Gd., pr. December 9, 10 Gd., pr. Januar-März 8, 20 Gd. Wetter: Schön.

Liverpool, 17. Decbr., Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 12,000 Ballen. Fest. Tagesimport 17,000 Ballen, davon 14,000 B. amerikanische, 3000 B. egyptische. Middl. Upland 6 13/16, Middl. Orleans 6 15/16 D. Middl. amerikanische Januar-Februar-Lieferung 6 13/16 D.

Liverpool, 17. Decbr., Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 12,000 Ballen, davon für Speculation und Export 2000 Ballen. Unverändert. Middl. amerikanische Jan.-Februar-Lieferung 6 25/32, Februar-März-Lieferung 6 13/16 D.

Liverpool, 17. Dec., Nachmittags. [Baumwollen-Wochenbericht.] Wochenumsatz 86,000 Ballen, desgl. von amerikanischen 66,000, desgl. für Speculation 6000, desgl. für Export 7000, desgl. für wirkl. Cons. 73,000, desgl. unmittelbar ex Schiff 19,000, wirklicher Export 9000, Import der Woche 73,000, davon amerikanische 58,000, Vorrath 426,000, davon amerikanische 321,000, schwimmend nach Großbritannien 340,000, davon amerikanische 323,000 Ballen.

Manchester, 17. Decbr., Nachm. 12r Water Armitage 8, 12r Water Taylor 8¾, 20r Water Micholls 9¼, 30r Water Gidlow 10, 30er Water Clayton 10½, 40r Mule Mayoll 11, 40r Medio Wilkinson 11¼, 36r Warpcops Qualität Rowland 10⅝, 40r Double Weston 11½, 60r Double Weston 14, Printers 16/16 34/50 8½pfd. 99. Fest.

Petersburg, 17. Dec., Nachmittags 5 Uhr. [Schlußcourse.] Wechsel London 3 M. 24 19/32, do. Hamburg 3 M. 209⅛, do. Amsterdam 3 M. 124⅜, do. Paris 3 Mon. 259¼, Russische Prämien-Anleihe de 1864 (gest.) 225, do. de 1866 (gest.) 219, Russ. Anl. de 1873 138, Russ. Anl. de 1877 143½, ½-Impérials 8, 02, Große Russ. Eisenbahnen 252, Russ. Bodencredit-Pfandbriefe 127¼, II. Orient-Anleihe 90⅝, III. Orient-Anleihe 90¾, Privatdiscont 6¼ %.

Petersburg, 17. Dec., Nachmittags 5 Uhr. [Productenmarkt.] Talg loco 53, 00, per August 57, 00. Weizen loco 18, 00. Roggen loco 14, 00. Hafer loco 5, 70. Hanf loco 32, 50. Leinsaat (9 Pud) loco 17, 00. — Wetter: Frost.

Pest, 17. Decbr., Vorm. 11 Uhr. [Productenmarkt.] Weizen loco unverändert, auf Termine unbelebt, pr. Frühjahr 11, 63 Gd., 11, 65 Br., pr. Herbst —. — Hafer per Frühjahr 6, 27 Gd., 6, 32 Br. — Mais per Mai-Juni 6, 08 Gd., 6, 10 Br. — Kohlraps 12⅝. — Wetter: Schön.

Paris, 17. Decbr., Nachmittags. [Productenmarkt.] (Schlußbericht.) Weizen ruhig, per December 28, 75, pr. Januar 28, 25, pr. Januar-April 28, 10, per März-Juni 28, 00. Roggen fest, per December 22, 25, per März-Juni 22, 25. Mehl ruhig, per Decbr. 63, 25, per Januar 61, 50, per Januar-April 60, 50, per März-Juni 59, 50. Rüböl ruhig, per December 72, 75, per Januar 73, 50, per Januar-April 74, 25, per Mai-August 75, 00. Spiritus fest, per December 61, 00, per Januar 61, 50, per Januar-April 61, 75, per Mai-August 61, 00. — Wetter: Bedeckt.

Paris, 17. Dec., Nachmittags. Rohzucker 88° behauptet, loco 55, 50. Weißer Zucker steigend, Nr. 3 per 100 Kgr. per December 63, 80, per Januar 64, 25, per Jan.-April 65, 00.

London, 17. Decbr., Nachm. Havannazucker Nr. 12 23½. Matt.

Amsterdam, 17. Decbr., Nachm. Bancazinn 55.

Antwerpen, 17. December. Nachm. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Weizen steigend. Roggen flau. Hafer still. Gerste weichend.

Antwerpen, 17. Dec., Nachm. 4 Uhr 30 Minuten. [Petroleummarkt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 25 bez. und Br., per Januar 25 Br., per Januar-März 23¾ Br. Ruhig.

Bremen, 17. December, Nachmittags. Petroleum fest. (Schlußbericht.) Standard white loco 9, 10 bez., per Januar-März 9, 20 bez., per August-December 10, 00 Brief.

Handel, Industrie 2c.

Berlin, 17. Decbr. [Börse.] Der leichte Verlauf der Pariser Medio-Liquidation, die nicht erfolgte Disconto-Erhöhung in London, die günstigen Ausweise der Bank von Frankreich und von England, welche zu Befürchtungen vor weiterer Versteifung des Geldmarktes im Augenblicke keine Veranlassung geben, sowie die durchweg steigende Tendenz der auswärtigen Abendbörsen vermochten es, unsere Speculation aus ihrer mehrtägigen Lethargie aufzurütteln. Auf allen Gebieten herrschte feste Tendenz bei steigenden Preisen, und wenn der Umfang des Geschäftes mit der Neigung der Speculation gleichen Schritt gehalten hätte, so würden wir von einem animirten Verkehr zu berichten haben. Die Wiener Frühbörse war, ihren Traditionen getreu, wiederum mit Siebenmeilenstiefeln vorangegangen, man meldete von dort für alle Spielpapiere wesentliche Avancen, für Credit-Actien 2,60 Fl., für Franzosen ¾ Fl., für Galizier und Lombarden 1¾ resp. 1 Fl., für Anglos 1¼ Fl. und für Ungar. Goldrente ⅝ pCt. Aufbesserung, gleichzeitig notirten Napoleons und Marknoten 1 resp. 10 Kr. niedriger, als gestern Mittag. Die Führung übernahmen heute die von Wien abhängigen Werthe. Creditactien hatten guten Umsatz bei 3½ M. besserem Preise aufzuweisen. Franzosen und Lombarden traten mehr in den Hintergrund, tendirten aber ebenfalls recht fest und konnten 1½ resp. 1 M. anziehen. Der Rentenmarkt war sehr fest bei belangreichem Geschäfte, alle Kategorien gewannen ¼—⅜ %, Ungarische Goldrente avancirte ⅝ % in Folge großer Pariser Käufe. Auch russische Fonds waren beliebt und höher, entbehrten aber der Lebhaftigkeit. Russische Noten hoben sich zwar um 1 M., waren aber vernachlässigt. Der speculative Localmarkt participirte an der allgemeinen Festigkeit, blieb aber überall ohne besondere Regsamkeit. Montanwerthe setzten eine Kleinigkeit über gestrigen Schlußstand ein, blieben alsdann aber unbeachtet. Banken erhöhten ihr Niveau um ½—1 Procent, konnten es aber auch nicht zu nennenswerthen Umsätzen bringen. Heimische Bahnen waren fest und behaupteten ihre höchste gestrige Notirung bei ganz geringen Abschlüssen. Von österreichischen Nebenbahnen wurden Galizier, für welche von Wien aus einige Propaganda gemacht wird, durch rege Nachfrage ausgezeichnet, die umgesetzten Summen in diesem Effect waren sehr bedeutend, während die übrigen Werthe dieser Kategorie nur ein Scheinleben auf gestrigem Niveau zu verzeichnen haben. Die Geschäftsthätigkeit reducirte sich im weiteren Verlaufe der Börse ganz erheblich, insbesondere auf dem internationalen Gebiete; die Tendenz blieb aber überall eine recht freundliche. Bemerkenswerthe Coursveränderungen traten nicht ein, nur Montanwerthe hoben sich noch um ½—¾ pCt. bei etwas lebhafteren Umsätzen. Schluß fest und etwas lebhafter.

Course um 2½ Uhr: Fest. Credit 499,00, Lombarden 168,00, Franzosen 482,50, Reichsbank 147,00, Disc.-Comm. 181,75, Handels-Gesellschaft —,—, Laurahütte 120,75, Türken 12,60, Italiener 86,37, Oesterreichische Goldrente 75,00, Ungarische Goldrente 94,62, Dortmunder Union 87,75, Oesterreichische Silberrente 63,12, do. Papierrente 62,50, 5proc. Russen 92,87, Köln-Mindener —, —, Rheinische —, —, Bergische 116,75, Rumänische Rente 91,87, Russische Noten 208,00, II. Orient-Anleihe 58,00, do. III. 58,50.

Coupons. (Course nur für Posten.) Oesterr. Silberr.-Coup. 171,35 bez. p. Jan., do. Eisenb.-Coupon 171,35 bez. p. Jan., do. Papier in Wien zahlbar min. 50 Pf. k. Wien p. Jan., Amerik. Gold-Doll.-Bonds 4,20 bz., do. Eisenb.-Prior. 4,20 bz., do. Pap.-Dollar 4,20 bz., 6% New-York-City 4,20 bz., Russ. Central-Boden min. — Pf. Paris, do. Papier u. verl. min. 60 Pf. k. Pet., Poln. Papier u. verl. min. 60 Pf. Warschau, Russ. Zoll 20,525 bis 55 bez., 1822er Russen —, Große Russ. Staatsbahn —, — bez., Russ. Boden-Credit —,— bez., Warschau-Wiener Comm. — bez., Warschau-Terespol —,— bez., 3% und 5% Lombarden min. — Pf. Paris, Diverse in Paris zahlbar min. — Pf. Paris, Holländische min. — Pf. Amsterdam, Schweizer min. — Pf. Paris, Belgische min. — Pf. Brüssel, Verl. Lstr.-Obligat. 20,36 bez.

Elberfeld, 17. Dec. [Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn] betrugen im Monat November 1880 4,935,177 Mark gegen 4,805,018 Mark im November 1879, mithin Mehreinnahme 130,159 Mark. Vom 1. Januar bis ult. November 54,457,100 Mark, gegen 50,657,507 Mark in dem gleichen Zeitraum des vorigen Jahres, mithin Mehreinnahme 3,799,593 Mark. Die Einnahmen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn incl. Finnentrop-Olpe betrugen im Monat November 1880 565,428 Mark gegen 514,522 Mark im Monat November 1879, mithin Mehreinnahme 50,906 Mark. Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Ruhr-Sieg-Eisenbahn zusammen betrugen im Monat November 1880 5,500,605 Mark, gegen 5,319,540 Mark im Monat November 1879, mithin Mehreinnahme 181,065 Mark.

Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Ruhr-Sieg-Eisenbahn zusammen betrugen vom 1. Januar bis ult. November d. J.

60,313,747 Mark gegen 56,161,203 Mark in dem gleichen Zeitraum des vorigen Jahres, mithin Mehreinnahme 4,152 544 Mark.

Berliner Börse vom 17. December 1880.

Fonds- und Geldcourse.

Deutsche Reichs-Anl.	4	100,10 bz
Consolidirte Anleihe	4½	104,10 bz
do. 1876	4	100,00 bz
Staats-Anl.	4	99,90 bz
Staats-Schuldscheine	3½	98,50 bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	148,40 bz
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,90 bz
Pfandbriefe: Berliner	4½	[illegible]
Pommersche	3½	90,60 bz
do.	4	99,70 G
do.	4½	101,90 bz
do. Ldsch. Crd.	4½	[illegible]
Posensche neue	4	99,30 bz
Schlesische	3½	91,80 bz
Landschaftl. Central	4	99,25 bz
Kur- u. Neumärk.	4	[illegible]
Rentenbriefe: Pommersche	4	99,60 G
Posensche	4	99,40 B
Preussische	4	99,50 bz
Westfäl. u. Rhein.	4	100,00 B
Sächsische	4	99,60 bz
Schlesische	4	99,80 bz
Badische Präm.-Anl.	4	134,75 bz
Baierische Präm.-Anl.	4	[illegible]
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	130,00 bzG
Sächs. Rente von 1876	3	77,75 bzG

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	108,00 bz
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	[illegible]
do. do.	5	[illegible]
Deutsche Hyp.-Bk.-Pfd.	4½	[illegible]
Unk. d. Cent.-Bod.-Cr.	4½	[illegible]
Kündb. do.	5	[illegible]
do. (1872)	5	[illegible]
do. rückz. à 110	5	[illegible]
do. do.	4½	[illegible]
Unk. H. d. Pr. Bd. Crd. B.	5	[illegible]
Kündb. Hyp.-Schuld. do.	5	[illegible]
Hyp. Anth. Nord-G.-C.-B.	5	[illegible]
do. do. Pfandbr.	5	[illegible]
Pomm. Hypoth.-Brief	5	[illegible]
do. do. II. Em.	5	[illegible]
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	[illegible]
do. do. II. Em.	5	[illegible]
do. 5% Pfdbr. rkzbr. à 110	5	[illegible]
do. 4½ do. do.	4½	[illegible]
Meininger Präm.-Pfdbr.	4	[illegible]
Pfd. d. Oest. Bd.-Cr.-Ges.	5	[illegible]
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	[illegible]
do. do.	4½	[illegible]
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	101,80 B

Ausländische Fonds.

Oest. Silber-R.	4½	63,10-20 etbzB
do.	4½	63,25 bzG
do. Goldrente	4	[illegible]
do. Papierrente	4½	62,50 bzG
do. 54er Präm.-Anl.	4	[illegible]
do. Lott.-Anl. v. 60	5	[illegible]
do. Credit-Loose	fr.	— —
do. 64er Loose	fr.	307,10 etbzB
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	144,10 bz
do. do. 1866	5	140,80 G
do. Orient-Anl. v. 1877	5	58,60 bz
do. II. do. v. 1878	5	58,10 bz
do. III. do. v. 1879	5	58,60-70 bz
do. Engl. v. 1871	5	— —
do. do. v. 1872	5	— —
do. Anleihe 1877	5	92,80 bz
do. do. 1880	4	71,80 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	81,70 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfb.	5	79,20 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	— —
Poln. Pfndbr. III. Em.	5	63,30 bz
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	55,70 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	p. l. J. r. 99,10 G
do. 5% Anleihe	5	99,70 bz
Ital. 5% Anleihe	5	86,40 bz
Raab-Grazer 100 Thlr.-L.	4	92,20 etbzB
Rumänische Anleihe	8	— —
Rumän. Staats-Obligat.	6	91,90 bzG
Türkische Anleihe	fr.	12,60 bz
Ungar. Goldrente	6	94,70 bzB
do. Loose (M. p. St.)	fr.	214,50 bz
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	— —

Finnische 10 Thlr.-Loose 50,10 B
Türken-Loose 32,00 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg. Märk. Serie II.	4½	102,50 B
do. III. v. St. 3½ g.	3½	90,60 bzG
do. do. VI.	4½	103,90 bz
do. Hess. Nordbahn	4½	102,10 bz
Berlin-Görlitz conv.	4½	102,25 G
do. B.	4½	101,10 G
do. Lit. C.	4½	100,80 G
Bresl.-Freib. Lit. D. E. F.	4½	102,10 G
do. do. G.	4½	— —
do. do. H.	4½	102,10 G
do. do. J.	4½	102,10 G
do. do. K.	4½	102,10 G
do. von 1876	5	105,10 G
Breslau-Warschauer	5	102,50 B
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	99,50 G
do. Lit. B.	4½	102,00 G
do. IV.	4	99,50 bzG
do. V.	4	99,50 bzG
Halle-Sorau-Guben	4½	102,75 G
Märkisch-Posener	4½	102,00 B
Niederschles.-Märk. I.	4	99,80 G
do. do. II.	4	99,50 B
do. Obl. I. u. II.	4	99,80 G
do. Obl. III.	4	99,30 bz
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	— —
do. D.	4	99,50 bzG
do. E.	3½	91,50 B
do. F.	4½	102,90 bz
do. G.	4½	— —
do. H.	4½	102,90 bz
do. von 1873	4	99,20 G
do. von 1874	4½	— —
do. von 1879	4½	103,80 etbzG
do. von 1880	4½	03,30 bz
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb.	5	— —
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	102,25 G
do. do. III. Em.	4½	102,25 G
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	— —
Ostpreuss. Südbahn	4½	101,60 G
Rechte-Oder-Ufer-B.	4½	103,00 B
Schlesw. Eisenbahn	4½	102,00 G
Charkow-Asow gar.	5	96,00 B
do. do. in Pfd. Sterl.	5	— —
Charkow-Kremen. gar.	5	94,00 bzG
do. do. in Pfd. Sterl.	5	89,90 bz
Rjäsan-Koslow gar.	5	101,00 bzG
Dux-Bodenbach	5	84,00 bzB
do. II. Emission	5	82,10 B
Prag-Dux	fr.	49,00 bzB
Gal. Carl-Ludw.-Bahn.	5	88,30 bzG
do. do. neue	5	87,30 bzG
Kaschau-Oderberg	5	77,00 bzB
do. Gold.-Prior.	5	90,50 bzG
Ung. Nordostbahn	5	72,20 bzB
Ung. Ostbahn	5	70,50 bzG
Lemberg-Czernowitz	5	78,60 bz
do. do. II.	5	82,60 bzG
do. do. III.	5	78,40 bzG
do. do. IV.	5	77,00 bzG
Mährische Grenzbahn	5	67,00 B
Mähr. Schl. Centralbahn	fr.	31,00 G
Kronpr. Rudolf-Bahn	5	82,10 bz
Oesterr.-Französische	3	376,90 bz
do. do. II.	3	368,00 B
do. südl. Staatsbahn	3	271,60 bzG
do. neue	3	271,75 bz
do. Obligationen	5	95,10 bzG
Rumän. Eisenb.-Oblig.	6	99,40 bz
Warschau-Wien II.	5	102,75 G
do. III.	5	102,40 bz
do. IV.	5	101,60 B
do. V.	5	100,70 G
do. VI.	5	100,70 bz

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	168,20 bz
do. do.	2 M.	3	167,60 bz
London 1 Lstr.	8 T.	3	20,41 bz
do. do.	3 M.	3	20,25 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	3½	80,55 bz
do. do.	2 M.	3½	80,25 bz
Petersbur 100 SR.	3 W.	6	206,90 bz
do. do.	3 M.	6	204,75 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6	207,90 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4	171,84 bz
do. do.	2 M.	4	171,10 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 286,30 bz
Badische 35 Fl.-Loose 175,25 G
Braunschw. Präm. Anleihe 97,90 bz
Oldenburger Loose 151,50 bz

Ducaten 9,61 B	Dollar —
Sover. —	Oest. Bkn. 171,95 bz
Napoleon —	do. Silbergd. 170,95 bz
Imperials —	Russ. Bkn. 207,75 bz

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1878	1879		
Aachen-Mastricht	1½	1	4	29,50 bzG
Berg.-Märkische	4	4½	4	116,75 bz
Berlin-Anhalt	[illegible]	[illegible]	4	[illegible]
Berlin-Dresden	0	0	4	19,30 bz
Berlin-Görlitz	0	0	4	21,70 bz
Berlin-Hamburg	10½	12½	4	[illegible]
Berl.-Potsd.-Magd.	4	3⅔	4	[illegible]
Berlin-Stettin	3,65	4⅜	4	[illegible]
Böhm. Westbahn	6½	6½	5	[illegible]
Bresl.-Freib.	4	4	4	[illegible]
Cöln-Minden	6	6	4	[illegible]
Dux-Bodenbach	0	0	4	[illegible]
Gal. Carl-Ludw.-B.	8,214	7,738	4	[illegible]
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	[illegible]
Kaschau-Oderberg	0	0	5	[illegible]
Kronpr. Rudolf-B.	5	5	5	[illegible]
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	[illegible]
Märk.-Posener	0	0	4	[illegible]
Magdeb.-Halberst.	6	6	4	[illegible]
Mainz-Ludwigsh.	4	4	4	[illegible]
Niederschl.-Märk.	4	4	4	[illegible]
Oberschl. A. C. D. E.	8½	9½	4	204,90 bz
do. B.	[illegible]	[illegible]	4	[illegible]
Oest.-Fr.-Staatsb.	6	5⅗	4	[illegible]
Oest. Nordwestb.	5	5	5	[illegible]
Oest. Südb. (Lomb.)	0	0	4	[illegible]
Ostpr. Südbahn	0	0	4	[illegible]
Rechte-O.-U.-B.	7	7⅗	4	[illegible]
Reichenberg-Pard.	4½	4½	5	[illegible]
Rumän. Eisenbahn	0	0	4	[illegible]
Schweiz. Westbahn	0	0	4	[illegible]
Stargard-Posen	4½	4½	4½	[illegible]
Thüringer Lit. A.	9	9	4	[illegible]
Warschau-Wien	9,165	11⅖	4	[illegible]
Weimar-Gera	4½	4½	4½	50,10 bz

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Dresden	0	0	5	55,50 bz
Berlin-Görlitzer	1	3⅓	5	80,25 bzG
Breslau-Warschau	0	0	5	38,00 bzG
Halle-Sorau-Gub.	0	3½	5	95,00 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	0	0	5	44,00 bzB
Märkisch-Posener	5	5	5	101,75 bzG
Magdeb.-Halberst.	4⅕	3½	3½	89,00 bz
do. Lit. C.	5	5	5	122,75 bzG
Marienburg-Mlawa	5	5	5	88,00 G
Ostpr. Südbahn	5	5	5	91,40 bz
Posen-Kreuzburg	2¾	2¾	5	68,25 bzG
Rechte-O.-U.-B.	7	7³⁄₁₀	5	151,00 bzG
Rumänier	8	8	5	— —
Saal-Bahn	0	0	5	52,80 bzG
Weimar-Gera	0	0	5	33,00 G

Bank-Papiere.

Allg. Deut.-Hand.-G.	2	4	4	75,00 bzG
Berl. Kassen-Ver.	8⁹⁄₁₀	8⁹⁄₁₀	4	171,50 G
Berl. Handels-Ges.	0	5	4	103,40 bzG
Brl. Prd.-u. Hdls.-B.	0	4⅓	4	80,60 bzG
Braunschw. Bank	4½	4½	4	90,00 bz
Bresl. Disc.-Bank	3	5½	4	96,75 bzB
Bresl. Wechslerb.	5⅔	6	4	101,40 B
Coburg. Cred.-Bnk.	4½	5	4	89,00 bzB
Danziger Priv.-Bk.	5⅕	5	4	112,40 B
Darmst. Creditbk.	6¾	9½	4	154,40 bzG
Darmst. Zettelbk.	5¼	5⅙	4	107,00 bzB
Dessauer Landesb.	8½	6½	4	117,75 bz
Deutsche Bank	6½	9	4	151,00 etbzG
do. Reichsbank	6,3,	5	4½	147,00 bzG
do. Hyp.-P. Berl.	6¼	6	4	90,10 G
Disc.-Comm.-Anth.	6½	10	4	181,50 bz
do. ult.	6½	10	4	181,25-81,75
Genossensch.-Bnk.	5½	7	4	118,75 G
do. junge	5½	7	4	115,25 G
Goth. Grundcredb.	6	5	4	90,00 G
do. junge	6	5	4	91,25 G
Hamb. Vereins-B.	7¾	7	4	— —
Hannov. Bank	5½	4½	4	102,75 G
Königsb. Ver.-Bnk.	6	5	4	96,75 bz
Ludw.-B. Kwilecki	4⅔	4⅔	4	73 25 G
Leipz. Cred.-Anst.	6⅔	10	4	152,50 bzG
Luxemburg. Bank	7½	10	4	143,00 bzG
Magdeburger do.	6³⁄₁₀	5⅕	4	113,50 G
Meininger do.	2½	0	4	97,25 bzG
Nordd. Bank	8⅘	10	4	168,00 bzG
Nordd. Grundcr.-B.	0	0	4	41,50 bz
Oberlausitzer Bk.	4	4⅔	4	86,25 G
Oest. Cred.-Actien	8¾	11¼	4	496,50-8,00
Posener Pro.-Bank	4	7	4	116,50 G
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	5	0	4	95,00 bzG
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	129,00 G
Sächs. Bank	5¾	6	4	119,90 G
Schl. Bank-Verein	5	6	4	108,60 G
Wiener Unionsbk.	5	6	4	198,00 B

In Liquidation.

Centralb. f. Genoss.	—	—	fr.	10,50 G
Thüringer Bank	—	—	fr.	127,00 G

Industrie-Papiere.

D. Eisenbahnb.-G.	0	0	4	2,40 bzG
Märk. Sch. Masch. G.	0	0	4	30,00 bzG
Nordd. Gummifab.	4	1½	4	35,00 etbzG
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	5	2	4	85,00 bzG
Schles. Feuervers.	21	22	fr.	1200 B
Bismarckhütte	7	12	4	115,40 bzG
Donnersmarkhütt.	½	1½	4	62,75 bzG
Dortm. Union	0	0	4	11,25 bz
do. St.-P. Lit. A.	0	2	6	87,10 bzG
Königs- u. Laurah.	1½	6½	4	120,50 bz
Lauchhammer	0	0	4	32,50 G
Marienhütte	2½	4	4	72,00 B
Cons. Redenhütte	4	8	4	159,00 B
do. Oblig.	6	6	6	104,00 B
Schl. Kohlenwerke	—	—	4	c 114,00 G
Schl. Zinkh.-Actien	5½	5½	4	94,25 bz
do. St.-Pr.-Act.	5½	5½	4½	101,00 bzB
do. Oblig.	—	5	5	106 00 G
Oppeln. Portl. Cem.	3½	4¼	4	65,00 G
Groschowitzer dto.	2	4	4	73,00 bz
Tarnowitz. Bergb.	0	0	4	70 25 G
Vorwärtshütte	0	0	4	19,90 bz
Bresl. E.-Wagenb.	5½	3⅓	4	80,60 bz
do. ver. Oelfabr.	5½	7½	4	81,00 G
do. Strassenbahn	6	6¼	4	121,00 B
Erdm. Spinnerei	0	0	4	30,00 bzB
Görlitz. Eisenb.-B.	6½	3	4	79,25 bzG
Hoffmann's Wag.-Fabr.	0	2	4	— —
O.-Schl. Eisenb. B.	0	0	4	41,50 bzG
Schl. Leinenind.	5	6	4	94,50 B
do. Porzellan	1½	2	4	31,00 bzB
Wilhelmsh. MA.	0	0	4	37,00 B

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Berlin, 17. December. [Producten-Bericht.] Das Wetter ist nach regnerischer Nacht frostig geworden, der Himmel blieb aber trübe. Roggen hat sich von der gestrigen starken Baisse etwas erholt und namentlich ist der Decemberpreis wieder bemerkbar gestiegen, weil an Verkäufern entschiedener Mangel ist, sobald die Haussiers sich zurückziehen. Das Verhalten derselben ist wohl geeignet, dem Decouvert Vorsicht nahe zu legen. Im Uebrigen ist die in den Terminpreisen hervorgetretene Besserung unerheblich und auch loco gelang es kaum irgend welche Erhöhungen der Forderungen durchzusetzen. — Roggenmehl fester. — Weizen sehr still bei fast unveränderten Preisen. — Hafer loco fest, das Angebot hat nur geringen Umfang, Termine behauptet. — Rüböl leblos, nominell ohne Aenderung. — Petroleum matt, Preise zu Gunsten der Käufer. — Spiritus in ziemlich fester Haltung, die große Zufuhr und das belangreiche Angebot auf Termine verhinderten zwar eine Besserung der Preise, aber sie haben ohne Preisdruck Aufnahme gefunden.

Weizen loco 183—235 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, gelber märkischer — M. ab Bahn bez., defecter — M. bez., do. klammer mit starkem Geruch — M. ab Bahn bez., geringer weiß polnischer — M. ab Bahn bez. u. Br., fein weiß uckermärkischer — Mark ab Bahn bez., per December 203½ Mark bez. Br., per December-Januar — M. bez., per April-Mai 209—209½ M. bez., per Mai-Juni 209½—210 M. bez., per Juni-Juli — M. bez. Gekündigt 1000 Centner. Kündigungspreis 203 M. — Roggen loco 205 bis 216 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, inländ. mit starkem Auswuchs — Mark ab Bahn bez., inländ. 205—213 Mark ab Bahn bez., hochfein. inländ. — M. ab Bahn bez., polnischer mit etwas Geruch — Mark ab Kahn bez., russischer — Mark ab Bahn bez., neu fein weiß galiz. — M. ab Bahn bez., per December 209¾—211½ Mark bez., per December-Januar 208—206 Mark bez., per April-Mai 199 bis 199¾ M. bez., per Mai-Juni 193¾—194½ M. bez., per Juni-Juli 186½—187½ M. bez. Gekündigt 1200 Ctr. Kündigungspreis 211 Mark. — Gerste loco 145 bis 200 M. nach Qualität gefordert. — Hafer loco 142 bis 168 Mark pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, ost- und west-preußischer 148 bis 154 M. bez., russischer 148—154 Mark bez., pommerscher, mecklenburgischer und uckermärkischer 152 bis 155 M. bez., schlesischer 149 bis 154 Mark bez., böhmischer 149 bis 154 Mark bez., fein weiß russ. — M. bez., neumärkischer — M. bez., galizischer — M. ab Bahn bez., fein weiß. mecklenburgischer 157 bis 160 Mark ab Bahn bez., per December 149 Mark bez., per December-Januar — M. bez., per April-Mai 151 Mark bez., per Mai-Juni 151½ M. bez. Gekündigt — Ctr. Küngungspreis — M. — Erbsen, Kochwaare 186 bis 215 Mark, Futterwaare 172—182 Mark. — Weizenmehl pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 00: 31,00 bis 29,50 M., Nr. 0: 29,50 bis 28,50 M., Nr. 0 und 1: 28,50 bis 27,50 Mark. — Roggenmehl pro 100 Kilo unversteuert incl. Sack Nr. 0: 29,75—28,75 Mark bez., Nr. 0 und 1 28,50—27,50 M. — Mais loco 142—145 M. nach Qualität gefordert, rumänischer — M. bez., amerikanischer — M. ab Kahn bez., neuen ungarischen — M. ab Bahn bez., per December 141 M. nom., per Januar 133 M. nom., per April-Mai 133 M. bez., per Mai-Juni 132 M. nom. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. Nr. 0 und 1 incl. Sack: per December 28,20 bis 28,40 M. bez., per December-Januar 28,20—28,40 M. bez., per Januar-Februar 28,20 bis 28,40 Mark bez., per Februar-März 28,20—28,40 Mark bez., per April-Mai 28,10—28,30 M. bez., per Mai-Juni 27,65 bis 27,50 M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Oelsaaten: Winter-Raps — M., Winter-Rübsen — Mark, Raps galizischer — Mark. — Rüböl pro 100 Kilo loco mit Faß 55,3 M. bez., ohne Faß 55 M. bez., per December 55,2 M. bez., per December-Januar 55,2 M. bez., per Januar-Februar 55,3 M. bez., per April-Mai 56,7 Mark Br., per Mai-Juni 57 Mark Gd. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Petroleum loco pro 100 Kilo incl. Faß — Mark bez., per December 28—27,9 M. bez., per December-Januar 28—27,9 Mark bez., per Januar — M. bez., per Januar-Febr. 28—27,9 M. bez., per Febr.-März 28—27,9 M. bez., per Febr. — M. bez., per April-Mai — M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — Mark.

Spiritus loco ohne Faß 55,1—55 Mark bez., per December 55,4 bis 55,1 M. bez., per December-Januar 55,2—55 Mark bez., per Jan.-Februar 55,2—55 M. bez., per April-Mai 56,3 M. bez., per Mai-Juni 56,4 M. bez., per Juni-Juli 57,2 M. bez. Gekündigt 90,000 Liter. Kündigungspreis 55,2 M.

Amsterdam, 16. Decbr. Bei der heute von der niederländischen Handelsgesellschaft abgehaltenen Zuckerauction wurden 71 Barils Surinam zu 27¼—28½ und 200 Boucants Surinam zu 28—28½ verkauft.

[Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft.] Der Zweck der demnächst zur Ausgabe gelangenden neuen Prioritäts-Anleihe obengenannter Gesellschaft ist die Fortführung der Bahn (früher Aachener Industriebahn) vom jetzigen Bahnhof Aachen bis zur Stadt und vom Bahnhof Höngen bis Jülich zum Anschluß an die Bergisch-Märkische Bahn, die Einlösung der früher emittirten, per 1. Januar 1881 gekündigten Obligationen und die Tilgung der schwebenden Anleihe der Aachener Industriebahn-Actiengesellschaft. Die gekündigten Obligationen beziffern sich auf 222,500 M. Die jetzt zur Ausgabe gelangende Anleihe ist sonach die erste und einzige der Gesellschaft und es steht ihr ein Grund-Capital von 1,800,000 M. Stamm-Actien und von 1,800,000 M. Stamm-Prioritäten gegenüber. Die neue Anleihe trägt 5 pCt. Zinsen und wird mit ½ pCt. vom Jahre 1886 ab amortisirt; bis zum 15. Juni 1886 ab ist die Anleihe unkündbar. Die neuen Prioritäts-Obligationen stellen sich sonach als ein sicheres Anlagepapier dar, das von dem Capitalisten-Publikum um so lieber genommen werden wird, als 5procentige einheimische Prioritäten nachgerade selten geworden sind.

Breslau, 18. Dec., 9½ Uhr Vorm. Die Stimmung am heutigen Markte war im Allgemeinen ruhig, bei ausreichendem Angebot Preise unverändert.

Weizen, nur feine Qualitäten preishaltend, per 100 Kilogr. schlesischer weißer 19,30 bis 21,10—21,70 Mark, gelber 18,30—20,10 bis 20,70 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen, bei mäßigem Angebot unverändert, per 100 Kilogr. 20,20 bis 20,80 bis 21,20 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste in ruhiger Haltung, per 100 Kilogr. 14,50—15,50 Mark, weiße 16,20 bis 16,70 Mark.

Hafer ohne Aenderung, per 100 Kilogr. 12,80—13,80—14,40—15,00 Mark, feinster über Notiz bezahlt.

Mais ohne Frage, per 100 Kilogr. 13,40—13,80—14,20 Mark.

Erbsen nur billiger verkäuflich, per 100 Klgr. 17,50—18,50—20,50 Mark, Victoria- 20,50—21,50—22,00 Mark.

Bohnen in gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 18,50—,19,50—20,00 Mark.

Lupinen ohne Aenderung, per 100 Kilogr. gelbe 9,20—9,60—10,00 Mark, blaue 9,20—9,50—9,80 Mark.

Wicken schwach zugeführt, per 100 Kilogr. 13—13,50—14,20 Mark.

Oelsaaten ohne Aenderung.

Schlaglein ohne Aenderung.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	26	—	24	50	23	—
Winterraps	24	50	23	75	22	50
Winterrübsen	23	75	23	—	22	—
Sommerrübsen	23	75	23	—	22	—
Leindotter	22	50	21	75	21	—

Leinkuchen ohne Aenderung, per 50 Kilogr. 9,80—10 Mark.

Kleesamen schwacher Umsatz, rother ruhig, pr. 50 Kilogr. 34—38—40 bis 45 Mark, hochfeiner über Notiz, weißer unverändert, 42—55—60—74 Mark, hochfeiner über Notiz.

Tannenklee schwach zugeführt, per 50 Kilogr. 40—45—52 Mark.

Thymothee preishaltend, per 50 Kilogr. 20—23—25 Mark.

Mehl ohne Aenderung, per 100 Kilogr. Weizen fein 30,25—31,50 Mark, Roggen fein 31,75—32,50 Mark, Hausbacken 30,50—31,50 Mark. Roggen-Futtermehl 11—12 Mark. Weizenkleie 9,50—10 Mark.

Heu 2,50—3,00 Mark per 50 Kilogr.

Roggenstroh 20,00—24,00 Mark per Schock à 600 Kilogr.

Schifffahrtslisten.

Swinemünder Einfuhrliste. Danzig: Lina, Scherlau. A. Lübcke 25,000 Klgr. Weizen, 50,602 Klgr. Roggen, 79,634 Klgr. Weizen. Th. Fritsch 50,000 Klgr. Weizen. Pomm. Provinzialzuckersiederei 1000 Sack Rohzucker. Ordre 100,000, 150,000 Klgr. Weizen. — Grangemouth: Tugend, Voß. G. A. Liskow 349 T. Kohlen. — Wick: Nicoline, Meislahn. Ordre 784 To. Hering.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Dec. 17., 18.	Nachm. 2 U.	Abends 10 U.	Morgens 6 U.
Luftwärme (C.)	— 0°,9	— 0°,8	+ 0 2
Luftdruck bei 0° (mm)	746''',1	746''',5	746''',3
Dunstdruck (mm)	3,6	4,1	4,3
Dunstsättigung (pCt.)	82	94	92
Wind	N. 1.	SO. 1.	SO. 1.
Wetter	bedeckt.	trübe.	bedeckt.

Wasserstand. Breslau, 18. Dec. O.-P. 5 M. 36 Cm. U.-P. 0 M. 98 Cm.
17. Dec. O.-P. 5 M. 46 Cm. U.-P. 1 M. 14 Cm.

Vermischtes.

[Die deutsche Kunstgewerbe-Halle zu Berlin.] Berlin hat bekanntlich in den letzteren beiden Jahren zwei größere Ausstellungen gehabt, die der Berliner Industrie und die von Gegenständen der Fischerei, und es ist eine Freude, zu sehen, welches Leben auf diesen beiden Gebieten dadurch bei der rührigen Bevölkerung der Reichshauptstadt hervorgerufen worden ist. Namentlich der Kunstindustrie ist die Fülle von Ermuthigungen und Anregungen jener Ausstellung von 1879 zu Gute gekommen, sowohl in Bezug auf Nachfrage, Kauflust und verfeinerten Geschmack beim Publikum als auf Unternehmungssinn und weitschauenden Speculationsgeist bei den Producenten. Ein neues Symptom davon unter einigen älteren ist die Errichtung einer „deutschen Kunstgewerbehalle" durch einen von einem auserlesenen Ausschusse von Künstlern, Architekten und Kunstgewerbetreibenden unterstützten Unternehmer. Es ist eine Art von ständiger Ausstellung von Gegenständen der Kunstindustrie, verbunden mit dem ganzen Apparate, der zum unmittelbaren Vertrieb und Verkauf der ausgestellten Gegenstände dient. Wie in den großen Commissionshäusern in London und Paris findet hier das Publikum die verschiedenartigsten Erzeugnisse aus sämmtlichen Provinzen unserer nationalen Gewerbthätigkeit auf demselben Fleck zusammen, findet andererseits der kleinste Meister in der Vorstadt, in der Provinz, im entlegenen Gebirgsdorfe Gelegenheit, sich von der Tyrannei des Ladenbesitzers, des Vorkäufers, Agenten, Commissionärs und ähnlicher Parasiten zu emancipiren und sein Erzeugniß direct und mit ganz geringen Kosten dem Kauflustigen vor Augen zu stellen. Ueber die Bedingungen besagt die Geschäftsordnung, die jeder sich auf die leichteste Art brieflich verschaffen kann, das Nähere. Hier mag als das wichtigste nur mitgetheilt werden, daß über die Zulassung von angemeldeten Gegenständen eine Jury von sieben Mitgliedern zu entscheiden hat; daß acht Gruppen von Erzeugnissen der Kunstindustrie Anspruch auf Zulaß haben: Möbel, Textilsachen, Metallarbeiten, Töpferei, Bijouterie, Juwelier-, Gold-, Silber- und Elfenbeinarbeiten, graphische Erzeugnisse und Kunstwerke. Die Platzmiethe, die auf halbe Jahre berechnet wird, ist nach der Art der ausstellenden Gegenstände verschiedenartig normirt und bewegt sich auf einer Leiter von 25 bis 300 M. für den Quadratmeter. Eine Vereinigung von kleinen Ausstellern zum Zweck einer Gesammtausstellung ist gestattet. Das Unternehmen besorgt den Verkauf der ausgestellten Sachen und nimmt 6 pCt. von der Kaufsumme als Provision an sich. Auch können auf Wunsch der Aussteller von Zeit zu Zeit Versteigerungen abgehalten werden. Das Publikum zahlt 50 Pf. als Eintritts-Gebühr oder entsprechendes Abonnement; von dieser Einnahme werden bei Jahresschluß 20 pCt. an die Aussteller vertheilt.

Diese „deutsche Kunstgewerbehalle" kennzeichnet sich also durchaus als eine Art von Verkaufshalle oder Commissionshaus in Pariser Stil, nur mit dem Unterschiede, daß die Leitung zur Hälfte in künstlerischen Händen liegt und künstlerischen Gesichtspunkten unterworfen ist. Allerdings verstehen es auch die angedeuteten Pariser Häuser, den von ihnen vertretenen Industriellen Anweisungen über neue Strömungen des Geschmackes oder auch directe Entwürfe der von ihnen beschäftigten Dessinateurs zur Ausführung zu geben. Mit der Zeit kann auch die neue deutsche Gewerbehalle so weit kommen. Einstweilen hat dieselbe eine sehr geschmackvolle und gemüthliche Unterkunft in einem Parterreraum und der ersten Etage des sogenannten „Rothen Schlosses" auf der Spreeinsel, dem königlichen Schlosse gegenüber, gefunden. Man begegnet in den geschmackvoll eingerichteten Räumen bereits einer Menge von hübschen Sachen: persische und Smyrna-Teppiche von Ehrenhaus, viel Majolike, eine schöne Etagère von Frau Clara Hanke zu Düsseldorf, in Eichenholz geschnitzt, mit Fliesen als Füllungen, die zierlichen Metallarbeiten der Firma Lauter zu Karlsruhe, Bronzen von Gladenbeck, der im Rheinland wohl bekannte silberne Tafelaufsatz von Rentrop zu Altena, ferner Elfenbeinschnitzereien, Emaillesachen, schmiedeeiserne Leuchter, Lampen und Schreibzeug von Kunstschlosser Fabian zu Berlin, geschnitzte und stilisirte Möbel aller Art, darunter ein wahres Prachtstück, ein in Eichenholz geschnitzter Jagdschrank nach einem für den Herzog von Ratibor hergestellten Original von Seelig. Als eine schätzenswerthe Zugabe stellt sich die etwa in der Mitte der Ausstellungsräume befindliche altdeutsche Kneipe, spätgothisch eingerichtet, dar.

[Zum Briefwechsel Lasalles mit Sophia Ssonzow.] Alexander Ssonzow versichert heut in einem Schreiben an die „Nowja Wremza", der in dem „Europäischen Boten" veröffentlichte Briefwechsel seiner Schwester Sophia mit Lassalle, betitelt „Eine romantische Episode aus dem Leben Lassalles", sei ächt. Ssonzow erklärt gleichzeitig, er würde den „groben deutschen Pasquillanten", welcher die Aechtheit dieses Briefwechsels in einer Broschüre bestritten und die Ssonzowsche Familie angegriffen habe, nebst dem Verleger dieser Broschüre wegen Ehrenkränkung verklagen.

[Ueber das Grubenunglück auf der Zeche Bruchstraße bei Langendreer], durch welches vier Bergleute getödtet, zwei leicht verletzt worden sind, ist bereits telegraphisch berichtet worden. In einer Correspondenz der „Voss. Ztg." aus Dortmund wird über die Ursachen desselben Folgendes berichtet: Das Unglück ist durch schlagende Wetter herbeigeführt worden. Da an den Getödteten keinerlei Brandwunden wahrgenommen wurden, ist anzunehmen, daß die Bedauernswerthen durch den giftigen Nachschwaden erstickt worden sind. Die Untersuchung wird hoffentlich die Ursache dieses Unglücks aufklären. Hier heißt es — jedoch ist diese Behauptung mit Vorsicht aufzunehmen —, daß das Oeffnen der Lampe die Explosion herbeigeführt hat. Fast täglich berichten die Lokalblätter von kleineren Unglücksfällen in den Gruben. Es ist kaum denkbar, daß die Bergleute die Lampe unvorsichtigerweise öffnen, sind doch die Folgen für sie selbst und die Kameraden unabsehbar. Allerdings sind erst vor einigen Tagen zwei Bergleute von der Zeche Schwerin von der hiesigen Strafkammer wegen dieses Vergehens zu neunmonatlicher Gefängnißstrafe verurtheilt worden. Ob der Eine dieser Beiden seine Strafe antreten kann, ist fraglich. Derselbe hatte selbst so bedeutende Verletzungen bei dem Unglück davongetragen, daß er zeitlebens arbeitsunfähig sein wird. Möchten doch endlich diese Fälle zu größerer Vorsicht mahnen.

—ch. **[Ein dauerhafter Miether.]** Bei der Volkszählung war in Dresden auch die Frage gestellt: „Seit wann bewohnen Sie diese Wohnung?" Auf einer Karte war darauf die Antwort ertheilt: „Seit dem 4. November 1816." Der Senior der Dresdener Advocaten, Rechtsanwalt Heydenreich, ein neunzigjähriger Greis, hat in der That als 26jähriger Mann, als er sich verheirathete, die Wohnung in der Amalienstraße bezogen, die er noch heute, nach 64 Jahren, bewohnt.

Wreden's „Gartenfreund". Ein Rathgeber für die Anlage und Pflege des Küchen-, Obst- und Blumengartens in Verbindung mit dem Fenster- und Zimmergarten. Neu bearbeitet und vermehrt mit einer Uebersicht der Geschichte des Gartenbaues, sowie einem Gartenkalender, die Arbeiten für jeden Monat des Jahres enthaltend, von O. Hüttig (Berlin, Siegfried Cronbach). Der Herausgeber, eine anerkannte Autorität auf dem Gebiet der Gartencultur, macht uns in der vorliegenden neuen Ausgabe mit allen praktischen und wissenschaftlichen Fortschritten des Gartenbaues bekannt. Das Buch kann somit nach jeder Richtung hin empfohlen werden.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.